

STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
UFFICIO STORICO

---

A. CURAMI - G. ROCHAT

# Giulio Douhet. Scritti 1901-1915



Roma 1993















STATO MAGGIORE AERONAUTICA  
UFFICIO STORICO

---

A. CURAMI - G. ROCHAT

# Giulio Douhet. Scritti 1901-1915



© STATO MAGGIORE AERONAUTICA

All rights reserved.

No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, or otherwise, without the prior permission of the STATO MAGGIORE AERONAUTICA - ROMA.

## Prefazione

L'Aviazione ha storia relativamente breve. Si suole far coincidere la sua nascita con quella del primo aeroplano a motore, l'americano Wright, che volò il 17 dicembre 1903. Novant'anni soltanto ma quanto mai intensi. A questo progresso dai ritmi straordinari l'Italia ha fornito un contributo importante in termini di attività operative e imprese di risonanza mondiale, dovute a tecnici e piloti dall'eccezionale personalità.

Con l'opera propugnatrice di Giulio Douhet l'apporto italiano al progresso aeronautico diventa fondamentale anche nel campo teoretico.

Sin dal 1910 il Douhet aveva anticipato, con acuta preveggenza, il ruolo determinante che l'Aviazione avrebbe assunto come Arma indipendente accanto a quelle tradizionali, Esercito e Marina, fino a diventare risolutiva nei conflitti globali. Douhet sostanziò questa sua visione della guerra aerea totale nel suo "Dominio dell'Aria" che, pubblicato nel 1921, ebbe nel mondo eco vastissima.

Ispirata a queste teorie fu la nascita e poi la maturazione della Regia Aeronautica, costituita come Forza Armata indipendente nel 1923 e prevalentemente strutturata sul modello ideale indicato dal Douhet della "massa di bombardieri". I limiti del potenziale tecnico, industriale e della disponibilità di materie prime costituirono ostacolo insuperabile ad un'adeguata espansione, impedendo alla nostra Aeronautica un ruolo da protagonista che invece ebbero quelle delle nazioni tecnologicamente più sviluppate o dotate di maggiori risorse materiali e finanziarie. Fu così che le teorie douhetiane ebbero fertile applicazione altrove. Un altro esempio della italica genialità così sovente costretta ad estrinsecarsi fuori dai confini nazionali.

Lodevole dunque l'iniziativa dei professori Giorgio Rochat e Andrea Curami, impegnatisi nella raccolta e

nella pubblicazione dell'intero "corpus" douhetiano in cinque volumi. Un'opera veramente meritoria che non riguarda soltanto la cultura aeronautica e quella militare. Giulio Douhet, se fu innanzi tutto un soldato, fu scienziato, ed anche letterato e pittore. Una mente poliedrica, un uomo che amava le proprie idee ed affrontava a viso aperto le polemiche. Queste non mancarono di segnare anche l'aspetto dottrinario aeronautico. Gli antagonisti furono numerosi; non soltanto tra gli esponenti delle forze tradizionali, ma nello stesso ambito aviatorio, ove attivi erano i sostenitori dell'impiego tattico dell'aeroplano. Douhet era temperato, pagò anche di persona la coerenza alle sue idee ed al suo operare. Riabilitato, non ebbe la sorte di assistere alla pratica attuazione delle sue teorie.

La minuziosa e sagace ricerca portata a termine dai due curatori colma finalmente un vuoto annoso nella bibliografia aeronautica italiana. Essi non si limitano all'ordinata pubblicazione degli scritti douhetiani, ma li chiosano con preziose note, producendo un'informazione di sostegno puntuale e rigorosa.

Oggi, nel mutato scenario internazionale, l'Aviazione è chiamata ad un ruolo di salvaguardia della pace anche mediante interventi originali e forse un tempo impensabili. Affievolitasi la tensione tra opposti blocchi e provenendo i pericoli maggiori dai conflitti interni di composite etnie, assicura, oltre ad un indiscutibile ruolo deterrente, anche un ruolo umanitario su vasta scala ed a raggio intercontinentale.

L'aria è l'elemento che consente interventi rapidi per tentare di risolvere le più critiche situazioni internazionali prevenendo i conflitti. Quindi il "dominio dell'aria" – intesa anche come spazio – costituisce la migliore garanzia perché i consessi sopranazionali possano tempestivamente operare a tutela della sicurezza mondiale e della pace.

Generale Stelio NARDINI





## NOTIZIE BIOGRAFICHE

Un'anticipazione parziale di queste notizie biografiche è stata presentata dagli autori al convegno "La figura e l'opera di Giulio Douhet", organizzato a Caserta nell'aprile 1987 dalla Società di storia patria in Terra di Lavoro e dall'Aeronautica Militare. Si vedano negli atti del convegno (Napoli, 1988) Andrea CURAMI e Giorgio ROCHAT, *I primi scritti di Giulio Douhet*, pp. 203-244.



## I. Le fonti

### 1. - GLI SCRITTI SU DOUHET

Su Douhet si è scritto moltissimo, ma l'attenzione degli studiosi si è comprensibilmente appuntata più sul suo pensiero e le sue battaglie per lo sviluppo dell'aeronautica che sulle sue vicende personali e i suoi scritti non di aviazione. Manca tuttora una sua biografia di qualche ampiezza e sistematicità; quelle disponibili sono brevi e condotte senza il necessario riscontro delle fonti, quindi con imprecisioni, ripetizioni e troppe concessioni al mito. Per fare un esempio, nessuna di queste biografie sembra utilizzare lo stato di servizio di Douhet, né il facilmente accessibile *Annuario militare*, che segna le tappe della sua carriera. Ci limiteremo pertanto a ricordare i contributi più importanti, indicandone brevemente i limiti.

Il primo profilo biografico dedicato a Douhet apparve sulla rivista "Aer" nel 1914: poche righe interessanti perché documentano la vastità dei suoi interessi e la poliedricità della sua produzione, anche letteraria e pittorica (1).

Molte notizie autobiografiche sono poi reperibili negli scritti stessi di Douhet, anche se senza sistematicità e con qualche imprecisione: la più nota è la datazione al 1909, più volte ripetuta (e ripresa da quasi tutti i suoi biografi), dei suoi primi scritti di aeronautica, che invece sono del 1910. Finché Douhet fu in vita non gli furono comunque dedicati studi biografici di qualche interesse; anche i necrologi apparsi nel 1930 sottolineano soltanto il suo ruolo nell'affermazione dell'aeronautica e danno cenni generici e imprecisi sulle altre sue vicende (2).

Il primo autentico e più utile contributo biografico è quello del generale G. Pantano, che nel 1931 riunì nel volume *Le profezie di Cassandra* una serie di scritti di Douhet, in buona parte poco conosciuti, e li inquadrò con note sulla sua vita e carriera, che si appoggiavano all'archivio del generale ed alla testimonianza della vedova e dello stesso Pantano (3). Le notizie sono generalmente precise, anche se non ampie come vorremmo. Il lavoro più organico e ambizioso è quello di E. Canevari, nove articoli apparsi su "La Stampa" di luglio-agosto 1938, che costituiscono una interessante monografia sulla vita e sul pensiero di Douhet (4). Canevari utilizza le stesse fonti di Pantano (che non cita), con maggiore ricchezza di particolari su molti punti e una prudente genericità su altri. I suoi articoli sono infatti orientati all'esaltazione del fascismo di Douhet e del suo ruolo nel regime, anche a costo di forzature e silenzi; ed è questo condizionamento propagandistico che ha impedito nei decenni successivi la valorizzazione di questo lavoro, pur pregevole per vivacità e organicità.

Gli altri contributi biografici dipendono essenzialmente da questi due di Pantano e Canevari (utilizzati

anche testualmente, ma raramente citati). Si tratta soprattutto di scritti introduttivi alle successive edizioni del *Dominio dell'aria* e alle raccolte di scritti editi e inediti di Douhet (5). Ricordiamo poi il profilo tracciato dal generale C. Ranieri nel numero monografico dedicato a Douhet della "Rivista aeronautica" nel 1955 (6) e le pagine del generale A. Pelliccia nel suo libro *Nessuno è profeta in patria* (7). Ma in complesso la produzione più recente si è limitata a fornire qualche notizia interessante sull'attività di Douhet come comandante del Battaglione aviatori nel 1912-15, senza affrontare sistematicamente la ricostruzione delle sue vicende.

### 2. - GLI SCRITTI DI DOUHET

Giulio Douhet fu scrittore prolifico e poliedrico, autore di molti libri e di moltissimi articoli su riviste e quotidiani politici e militari, attento inoltre a pubblicare in opuscoli e volumetti anche suoi interventi minori, sempre pronto a sviluppare dibattiti e polemiche; e scrisse non soltanto di cose militari (spaziando dalla tecnica alla dottrina, dalla guerra combattuta alla politica militare), ma anche di politica impegnata e di letteratura, con romanzi e opere teatrali di taglio diverso. Fu anche pittore (ma nessuna testimonianza di questa sua attività ci è conservata), curò personalmente la sistemazione delle sue dimore in città e in campagna e si occupò anche di agricoltura. Non ebbe però modo di riordinare la sua vastissima produzione e il suo archivio personale è andato sostanzialmente disperso (8). Non è quindi facile tracciare un quadro completo della sua attività di scrittore, tanto che fino ad oggi nessuno ha osato mettere mano alla costruzione di una sua bibliografia tendenzialmente completa. E infatti il nostro lavoro di ricerca, per quanto lungo, attento e paziente, ha incontrato non pochi ostacoli. È relativamente agevole rintracciare le opere maggiori di Douhet, ma la sua straordinaria produzione di articoli e scritti minori, essenziale per delineare un quadro completo o per lo meno soddisfacente della sua personalità, è troppo varia e estesa per poter essere reperita nella sua totalità. Malgrado ogni nostra diligenza, ci è certamente sfuggita una parte della sua produzione minore, come le collaborazioni saltuarie a riviste e giornali meno noti o le relazioni stese nei suoi diversi comandi. La dispersione del suo archivio ci ha inoltre impedito di studiare (con tutto il necessario riguardo) gli aspetti privati della sua vita, anche se la sua personalità forte e complessa esce a tutto rilievo anche dalle sue vicende e dai suoi scritti.

L'utilissimo punto di partenza per ogni ricerca sulla produzione di Douhet fino al maggio 1915, che è l'oggetto del presente volume, è la raccolta dei suoi scritti curata dal generale Pantano nel 1931 sotto il titolo *Le profezie di Cassandra*, già citata. Questa

raccolta presenta una selezione degli articoli di Douhet sulla guerra russo-giapponese, apparsi sul quotidiano genovese "Caffaro" nel 1904-05, e di quelli sui primi otto mesi della guerra mondiale, pubblicati sulla torinese "Gazzetta del popolo" nel 1914-15. Inoltre l'opuscolo *I problemi dell'aereonavigazione*, che riprende cinque dei sei primi articoli de "La Preparazione" del 1910, e un discorso del 1913. Infine altri scritti degli anni di guerra e del dopoguerra, che qui non interessano. Altri scritti di Douhet precedenti l'intervento italiano del maggio 1915 non sono stati inseriti nelle successive raccolte delle sue opere, con l'unica eccezione di alcune pagine sotto la data del 9 novembre 1914, che sono il primo degli *Scritti inediti*, pubblicati da A. Monti nel 1951, già citati. Vari altri scritti di Douhet del periodo 1901-15 sono però segnalati da Pantano e Canevari nelle opere già citate e soprattutto nella *Biblioteca aereonautica italiana* di G. Boffito (9).

Li abbiamo potuto rintracciare quasi tutti (e qualcosa in più abbiamo rinvenuto) con pazienti ricerche nelle biblioteche italiane e francesi (10), in cui abbiamo anche reperito la serie completa degli articoli di Douhet sul "Caffaro" 1904-05, su "La Preparazione" 1910-11 e sulla "Gazzetta del popolo" 1914-15.

Altri scritti inediti di Douhet sono stati rintracciati negli archivi. Del Museo del Risorgimento di Milano abbiamo già detto in nota, citiamo ora gli archivi degli Uffici storici dello Stato Maggiore Esercito e dello Stato Maggiore Aeronautica, che ci hanno offerto una documentazione di grande interesse, anche se discontinua, sull'attività di Douhet come comandante del Battaglione aviatori nel 1912-15 (11). Di altri minori contributi rendiamo conto nelle note successive ai documenti ed alle vicende di Douhet.

## Note

(1) Il "medaglione" apparve su "Aer" 1914, n.2, p.17.

(2) Tra i necrologi, segnaliamo quelli della "Rivista aeronautica", 1930, n. 3, pp. IX-XI, e di "Le vie dell'aria", 1930, n. 8 (P. Gardenghi) e n. 11 (L. Giacomelli). Altri, come quelli apparsi su "L'Illustrazione italiana", 1930, p.324, e sull'"Almanacco italiano", 1931, p. 733, attestano soltanto il ruolo pubblico e la notorietà di Douhet anche al di fuori degli ambienti militari e aeronautici. Non sono molto più ricche le voci di dizionari e enciclopedie, come quelle della *Grande enciclopedia aeronautica* di L. Mancini e della *Enciclopedia italiana* Treccani. Una voce più ampia è in corso di pubblicazione sul *Dizionario biografico degli italiani*, a cura di uno dei curatori di questo volume.

(3) *Le profezie di Cassandra. Raccolta di scritti del Generale Douhet*, a cura del generale G. PANTANO, Genova, Lang & Pagano, 1931 (d'ora in poi citato come *Le profezie di Cassandra*..

(4) E. CANEVARI, *Vita e idee del generale Douhet*, in "La Stampa" 1938, 17,20,24,29 luglio e 2,4,9,12,19 agosto.

(5) G. DOUHET, *Il dominio dell'aria. Probabili aspetti della guerra futura e gli ultimi scritti del generale Giulio Douhet*, terza edizione con prefazione di I. Balbo, Milano, Mondadori, 1932; quarta edizione con prefazione del generale F. Raffaelli, Roma, "Rivista aeronautica" 1955; G. DOUHET, *La guerra integrale. Scritti editi e inediti*, raccolti e coordinati dal tenente colonnello E. CANEVARI, con prefazione di I. Balbo, Roma, Campitelli, 1936; G. DOUHET, *Scritti inediti*, documenti raccolti e ordinati dal professor A. MONTI, prefazione del generale M. Ajmone-Cat, Firenze, Scuola di guerra aerea, 1951.

(6) C. RANIERI, *Il generale Giulio Douhet*, in "Rivista aeronautica", 1955, n. 3-4, pp. 232-40.

(7) A. PELLICIA, *Nessuno è profeta in patria*, Roma, Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, 1981.

(8) Le notizie sulle vicende dell'archivio personale di Douhet sono vaghe e contraddittorie. L'unica cosa certa è che una parte delle sue carte fu consegnata dalla vedova al Museo del Risorgimento di Milano, ma che molti di questi documenti andarono distrutti negli incendi provocati dai bombardamenti anglo-americani dell'agosto 1943; fortunatamente era già stata operata la trascrizione di quelli destinati alla pubblicazione, che ebbe luogo nel 1951 con il volume di *Scritti inediti*, cit., curato da A. Monti (ivi, p. XXVII, le notizie su queste vicende). Le carte di Douhet attualmente disponibili presso il Museo del Risorgimento di Milano stanno tutte in una cartella; vi abbiamo ugualmente trovato alcuni inediti di valore. Sulla sorte del grosso dell'archivio non siamo riusciti ad avere notizie attendibili: secondo voci non controllabili, la biblioteca di Douhet e le sue carte meno private, rimaste nella sua villetta romana di Via Marcantonio Colonna, 19, da lui destinata per testamento all'Aeronautica militare, sarebbero andate disperse, mentre le carte strettamente private sarebbero conservate dall'ordine monastico cui la vedova lasciò tutte le sue sostanze.

(9) G. BOFFITO, *Biblioteca aeronautica italiana illustrata*, Firenze, Olschki, 1929, e *Primo supplemento decennale* 1927-36, ibidem, 1937, ad vocem. Di qualche utilità è anche la bibliografia pubblicata nel numero monografico dedicato a



Douhet sulla "Rivista aeronautica" 1955, n. 3-4, pp. 429-32; si veda anche la *Storia dell'artiglieria italiana* del generale C. MONTU' vol. VIII, Roma, "Rivista di artiglieria e genio", 1942, pp. 2729-2730.

(10) Le nostre ricerche hanno compreso le seguenti biblioteche: — Milano, Biblioteca nazionale di Brera, Biblioteca comunale, Biblioteca del Museo del Risorgimento, Biblioteca del Politecnico; — Torino, Biblioteca comunale, Biblioteca nazionale, Biblioteca del Politecnico; — Firenze, Biblioteca nazionale; — Roma, Biblioteca nazionale, Biblioteca di storia moderna e contemporanea, Biblioteca militare centrale; — Parigi, Bibliothèque nationale, Bibliothèque Sainte Geneviève.

(11) Desideriamo esprimere i nostri ringraziamenti a quanti hanno permesso e assistito le nostre ricerche con competenza e cortesia: i colonnelli M. Cermelli, A. Ceccato, B. Chianese, G. De Lorenzo, succedutisi nella carica di Capo dell'Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica dal 1985 ad oggi, il tenente colonnello C. Fejer de Bük dello stesso Ufficio, il generale P.L. Bertinaria, capo dell'Ufficio storico Stato Maggiore Esercito fino al 1990, il colonnello F. Frattolillo dello stesso Ufficio. Il nostro ringraziamento va esteso ai funzionari delle biblioteche sopra citate.

## II. La carriera di Douhet fino al 1912 (1)

Giulio Douhet nacque a Caserta il 30 maggio 1869, da Giulio Douhet, ufficiale farmacista presso l'ospedale militare (2), e da Giacinta Battaglia. Le poche notizie che abbiamo sul padre provengono dall'*Annuario militare* (3): nel 1856 era farmacista di 3ª classe presso l'ospedale di Ciamberti (Chambery), temporaneamente assegnato al corpo di spedizione in Crimea. Dopo il 1860 fu destinato in Campania, prima all'ospedale militare di Cava vicino a Salerno, poi dal 1864 a quello di Napoli (e verosimilmente distaccato a quello di Caserta) con la qualifica di farmacista capo di 2ª classe, assimilato al grado di capitano. Nel 1869 aveva il 25º posto nel ruolo di anzianità di 139 farmacisti del piccolo corpo di farmacisti militari. Negli anni seguenti lo troviamo ancora a Napoli (o meglio a Caserta), poi nel 1875 a Bologna con la nuova qualifica di farmacista principale, che corrispondeva sempre al grado di capitano. Nel 1879 era salito all'11º posto nel ruolo di anzianità del corpo, che si chiudeva di fatto con il grado di capitano, sopra al quale c'erano soltanto un farmacista direttore e un ispettore chimico farmacista. Nell'*Annuario militare* del 1880 il nome di Giulio Douhet non compare più, non sappiamo se a causa di morte, malattia o congedo: poiché aveva 50-55 anni, l'ipotesi di un pensionamento è tutt'altro che improbabile. In complesso una carriera normale per un ufficiale dei servizi, in un tempo in cui la maggioranza degli ufficiali delle armi combattenti lasciava il servizio attivo con il grado di capitano o maggiore.

Le altre poche notizie disponibili sulla famiglia sono così riassunte da Emilio Canevari:

Il padre, Giulio, nizzardo, al momento della cessione della sua città alla Francia, aveva optato per l'Italia e perciò amava definirsi "due volte italiano". Aveva fatto, da volontario e da gregario, tutte le campagne del Risorgimento, lasciando al figlio quale più preziosa eredità le ricompense e le decorazioni ottenute col suo personale valore: decorazioni e ricompense che, unitamente a quelle del figlio, sono tornate alla Patria, offerte con la fedeltà nuziale ed altri cospicui doni della vedova del generale nella crisi del 1935. La madre, Giacinta Battaglia, di Vercelli, era donna di intelligenza superiore, severa, di vasta cultura, di alti sentimenti patriottici. Dopo l'annessione del Reame delle Due Sicilie, essa si prestò per molti anni - senza che fosse spinta da necessità poiché i Douhet potevano vivere decorosamente, seppur modestamente - ad esercitare come un apostolato l'insediamento nelle province meridionali [...] (4).

Il 1º ottobre 1882 Douhet entrò come allievo al Collegio militare di Firenze, un istituto di studi secondari che il ministero della Guerra apriva in primo luogo ai figli di ufficiali (ma anche di funzionari statali e di buone famiglie civili) orientati alla carriera delle armi, comunque valido per l'accesso alle università. Il 30 settembre 1886 venne ammesso all'Accademia militare di Torino, che con una dura selezione preparava

gli ufficiali delle armi "dotte", l'élite dell'esercito del tempo. Ivi fu nominato sottotenente effettivo d'artiglieria il 7 marzo 1889, con anzianità 6 agosto, "con l'obbligo di frequentare la scuola d'Applicazione di artiglieria e genio" e lo stipendio annuo di 1800 lire. Dopo la scuola d'Applicazione di artiglieria e genio, il 30 agosto 1890 prese servizio come tenente nel 5° Reggimento artiglieria da campagna, stanziato a Venaria Reale, a pochi chilometri da Torino, con il comando, otto batterie (alcune delle quali distaccate nel capoluogo), due compagnie treno e il deposito. Sugli oltre 70 tenenti d'artiglieria della sua promozione (anzianità 12 novembre 1889 e stipendio annuo di 2400 lire) occupava il 5° posto, preceduto immediatamente da Francesco Grazioli, che dopo la guerra mondiale sarebbe salito ai vertici dell'esercito.

Il 30 dicembre 1893 Douhet fu trasferito all'11° Reggimento artiglieria da campagna, stanziato in Alessandria con due batterie a Novi. Il 14 febbraio 1895 tornò al 5° Reggimento, poi, sostenuti con successo i severi esami di ammissione, entrò alla Scuola di guerra di Torino, che preparava gli ufficiali di Stato Maggiore e i futuri alti comandi dell'esercito. Il 24 ottobre 1895 fu assegnato alla 7ª Brigata di artiglieria da fortezza di Torino (come tutti gli allievi della Scuola di guerra) e distaccato alla Scuola in questione. Nei tre anni di corsi regolari ebbe come insegnanti C. Porro, C. Corticelli, V. Garioni, L. Segato, G. Tassoni, F. De Chaurand (e nel 1898 Enrico Barone per Storia militare) e tra i professori civili Galileo Ferraris; tra gli allievi dei corsi più anziani di questo periodo ricordiamo Grazioli (che lo aveva preceduto di un anno), Ottavio Zoppi, Emilio De Bono, Alberico Albricci, Giuseppe Vaccari, tra i più giovani Antonino Di Giorgio e tra i colleghi di corso Gaetano Giardino (già capitano) e Luigi Bongiovanni.

Il 1° giugno 1899, superati brillantemente gli esami finali della Scuola di guerra, Douhet fu comandato a prestare servizio di Stato Maggiore presso il comando del VIII Corpo d'Armata di Firenze, retto allora dal più prestigioso comandante dell'esercito, il generale Baldissera. Dal 4 agosto era tornato in forza al 5° Reggimento d'artiglieria, ma non vi riprese servizio anche quando ebbe terminato il prescritto periodo di esperimento come ufficiale di Stato Maggiore, perché il 14 dicembre 1899 fu comandato alla 6ª Brigata di artiglieria da fortezza in Torino. Nell'anno accademico 1898-1899 (o 1899-1900) frequentò il corso superiore di elettrotecnica della scuola intitolata a Galileo Ferraris (morto nel 1897) presso il Regio museo industriale di Torino, risultando primo fra duecento ingegneri e ufficiali con la tesina intitolata *Calcolo dei motori a campo rotante* (5).

Il 10 giugno 1900 fu promosso a scelta capitano d'artiglieria con stipendio annuo di 3200 lire e assegnato alla Direzione d'artiglieria di Torino. L'11 ottobre 1900 fu destinato al 6° Reggimento artiglieria da

campagna dislocato a Vigevano. Nell'*Annuario militare* del 1901 figura al 570° posto su 581 capitani d'artiglieria, tra i quali soltanto Grazioli (che continuava a precederlo di un posto) era più giovane di lui di pochi mesi. Il 16 ottobre 1902 entrò nel Corpo di Stato Maggiore (dove secondo l'*Annuario militare* del 1903 era l'ultimo per anzianità e il terz'ultimo per età), senza perdere il posto nei ruoli d'artiglieria; e fu destinato al comando della divisione di Genova, l'8ª Divisione. Ivi rimase quattro anni, alle dipendenze del comandante della divisione generale A. Cerruti (l'ultimo anno il generale E. Viganò) e del capo di Stato Maggiore tenente colonnello E. Dal Negro.

Il 20 settembre 1906 fu trasferito a La Spezia, come addetto al comando del presidio militare. Era una destinazione fuori della norma, perché nell'organizzazione militare dell'epoca i comandi di presidio avevano un ruolo secondario, tanto che Douhet è l'unico ufficiale di Stato Maggiore con un incarico del genere in quegli anni. Forse la destinazione celava compiti particolari di studio, ma non abbiamo alcuna indicazione in merito tranne la stesura di uno studio sulle basse temperature del 1908. Certo non si trattava di una punizione o di un declassamento, perché Douhet (che nell'*Annuario militare* del 1910 figura al 13° posto su 89 capitani di Stato Maggiore e al 173° su 659 capitani d'artiglieria) il 31 marzo 1910 fu promosso maggiore a scelta con 5000 lire di stipendio annuo. Era allora regola che gli ufficiali di Stato Maggiore, al momento della promozione a maggiore, passassero ad un'arma diversa da quella di provenienza, per arricchire la loro esperienza di comando in vista dell'ascesa ai più alti gradi. Douhet lasciò quindi l'artiglieria per la fanteria con una destinazione di prestigio: il 2° Reggimento bersaglieri allora stanziato in Roma con tre battaglioni normali ed uno di ciclisti. Anche se il reggimento non scarseggiava di ufficiali superiori, Douhet ebbe il comando del II Battaglione ciclisti (6) fino al 1° luglio 1912, quando fu trasferito al Battaglione aviatori di Torino.

Non abbiamo per il momento altre informazioni sulla sua vita militare (salvo la notizia di un mese di servizio comandato a Messina nell'ottobre-novembre 1909, a un anno quindi dal grande terremoto). In complesso, una carriera normale e, per i tempi, rapida, che testimonia la stima professionale di cui godeva Douhet. Notizie sulla vastità dei suoi interessi sono fornite anche dalla rivista "Aer" del 1914

:  
Cominciò col compiere a Torino il corso superiore di elettrotecnica, riuscendo primo su una folla di ingegneri con cento voti su cento. Pubblicò anzi qualche saggio sulle applicazioni elettrotecniche e sul campo rotante dei motori. Viaggiò poi moltissimo in tutta l'Europa per conto suo e per incarico del Governo. A Parigi, all'Università della Sorbona, tenne una comunicazione importantissima sulla separazione dei gas nell'aria attraverso la rarefazione dei medesimi, in occasione del Congresso internazionale del freddo, a cui partecipò come unico rappre-

sentante dell'Italia. [...]

Ma il campo della sua attività non si chiude qui. Alla forma mentis speculativa, egli congiunge quella creatrice, anche questa varia, perché Giulio Douhet è insieme autore di studi pittorici notevoli, di veementi drammi, di gustosi saggi critici che, rappresentati o pubblicati, susciterebbero, ne siamo certi, il massimo interesse (7).

Purtroppo non abbiamo altre notizie sui viaggi all'estero di Douhet, né sulla sua produzione letteraria e pittorica di questo periodo. Della sua vita privata conosciamo soltanto il momento più importante, il matrimonio il 23 dicembre 1905 con Teresa Casalis (sempre chiamata Gina), "figlia bellissima del senatore Bartolomeo Casalis, che fra le altre cariche aveva coperto quella di segretario di Agostino Depretis prodittatore di Sicilia, e poi di L.C. Farini prodittatore di Napoli" (8).

Il matrimonio fu particolarmente riuscito, anche se senza figli, ed il legame fra i due coniugi non venne intaccato dalle molteplici traversie che Douhet dovette affrontare nel corso della sua vita. Le nozze con la figlia del ricco e potente uomo politico fecero conoscere a Giulio Douhet l'agiatezza economica, che non gli derivava dalla famiglia paterna.

#### Note

(1) Tutte le notizie sulla carriera militare di G. Douhet sono desunte dal suo Stato di servizio, cortesemente fornitoci dall'Ufficio storico dello Stato Maggiore Aeronautica, e dall'*Annuario militare del Regno d'Italia*.

(2) Informazione cortesemente fornitaci dal professor A. Gentile. Sarebbe importante disporre di maggiori notizie sulla famiglia e i primi anni di Douhet.

(3) *Annuario militare del Regno d'Italia* (e prima *Annuario militare ufficiale dello Stato sardo*), pubblicazione annuale del Ministero della Guerra, che forniva il grado e reparto di ogni ufficiale in servizio, riferiti all'inizio di ogni anno.

(4) Cfr. E. CANEVARI, *Vita e idee del generale Douhet*, in "La Stampa", 17 luglio 1938. La spigolatura di Canevari venne ripresa, con sottili differenze linguistiche e senza avvertenza alcuna, in *Giulio Douhet Scritti inediti*, a cura di A. MONTI, cit., p. XXII dell'introduzione, ove si aggiungeva che la madre Giacinta Battaglia era "discendente dalla famiglia vercellese che ha legato il suo nome al giornalismo e al patriottismo lombardo". Il fatto che la moglie di un ufficiale avesse un suo lavoro era allora piuttosto insolito e (malgrado quanto scrive Canevari) può soltanto testimoniare la mancanza di mezzi della famiglia. Non abbiamo trovato altre notizie sulle famiglie Douhet e Battaglia. Le nostre fonti non dicono se Douhet avesse fratelli o sorelle. Secondo notizie non controllabili, la famiglia Douhet era di origine francese, discesa dal nord a Nizza e italianizzata col padre.

(5) Secondo C. MONTU' (cit., p. 2729), Douhet frequentò il corso di elettrotecnica nel 1898-1899, ma è più probabile che egli abbia seguito le lezioni nell'anno accademico successivo quando si trovava a Torino presso la 6ª Brigata di artiglieria da fortezza. Cfr. anche G. PANTANO, *Le profezie di Cassandra*, cit., p. 55. Il Regio politecnico di Torino nacque nel 1906 (legge n. 231 dell'8 luglio) dalla fusione del Regio museo con la Regia scuola d'applicazione per gli ingegneri: è quindi improprio affermare che Douhet abbia frequentato il Politecnico. Inoltre Museo e Scuola, nati entrambi intorno al 1860, si differenziavano per i propri compiti: la Scuola "aveva impostato gli studi, ben più severi e selettivi che non al Museo", con caratteristiche universitarie, mentre il Museo, che dipendeva dal ministero dell'Industria, organizzava corsi di specializzazione aperti ad ingegneri laureati, "capiofficina e capifabbrica, [...] ufficiali della Regia Dogana [...], allievi periti delle Opere Pie S. Paolo" (B. BONGIOVANNI-F. LEVI, *L'Università di Torino durante il fascismo. Le facoltà umanistiche e il Politecnico*, Torino, Giappichelli, 1976, pp. 122-123). Il corso superiore di elettrotecnica (durata un anno) era aperto agli ingegneri e agli ufficiali di artiglieria, genio e marina che "avessero compiuto il corso di elettrotecnica nella rispettiva Scuola di applicazione" (G.M. PEGNO, *Storia del Politecnico di Torino*, Torino, Comitato per le manifestazioni del centenario del Politecnico di Torino, 1959, p. 59).

(6) E. SCALA, *Storia delle fanterie italiane*, vol. VII, *I bersaglieri*, Roma, Tipografia Regionale, 1954, p. 150. Secondo alcune biografie (per es. C. RANIERI, *Il generale Giulio Douhet*, cit., p. 234), Douhet ebbe il comando di un battaglione di bersaglieri motociclisti, il primo costituito dall'esercito. La notizia non ha alcuna conferma nei documenti a noi noti, anche se a partire dal 1908 fu istituito un corso pratico di motociclismo presso la Scuola di guerra di Torino e si scelse il motociclo prodotto dalla

ditta Frera come mezzo ausiliario per i bersaglieri ciclisti (cfr. A. PUGNANI *Storia della motorizzazione militare italiana*, Torino, Roggero & Tortia, 1951, p.94).

(7) "Aer", 1914, n. 2, p. 17. La notizia che Douhet si fosse laureato in ingegneria elettronica (cfr. L. MANCINI, *Grande enciclopedia aeronautica*, Milano, Edizioni "Aeronautica", 1936, *ad vocem*, p. 245) è infondata anche se spesso ripetuta. Della sua partecipazione al congresso di Parigi sul freddo diciamo più avanti.

(8) *Scritti inediti*, cit., p. XXII. Bartolomeo Casalis (1825-1903) era stato prefetto di Genova nel 1876-80 e di Torino nel 1880-85, senatore nell'80. Su di lui e sulla contrastata carriera si veda la voce di G. LOCOROTONDO dedicatagli dal *Dizionario Biografico degli Italiani*.

### III. Gli scritti di elettrotecnica, di automobilismo militare e sulle basse temperature (1901-1908)

I primi studi tecnici noti di Douhet sono quelli sui motori elettrici asincroni a campo rotante e sull'automobilismo militare, presentati nel 1901 alla sezione di Torino della prestigiosa Associazione elettrotecnica italiana (1) e sviluppati, per il primo tema, in una serie di conferenze tenute agli ufficiali del presidio militare di Genova nell'inverno 1903-1904, e, per il secondo tema, sulle pagine della "Rivista militare italiana" nel 1902 e 1904.

Il primo contributo scientifico di Giulio Douhet riguardava il calcolo e il dimensionamento di un motore elettrico asincrono (2) e, pur non presentando particolare originalità, risultava un elaborato compilativo di buon livello che riassumeva la metodologia progettuale per quel tipo di motori elettrici. Caratterizzato dalla stessa impostazione pragmatica è pure l'altro suo lavoro sullo *Stato attuale dell'elettrotecnica* (3), che altro non è che la raccolta delle conferenze divulgative che il generale Cerruti, comandante della divisione di Genova, gli aveva fatto tenere nel 1903-1904 per gli ufficiali del presidio. I limiti del trattatello sono esposti da Douhet stesso nell'introduzione:

Bene compreso del mio compito, che non consiste nell'esporre un arido corso scientifico, io cercherò di mantenermi sempre sulle linee generali, evitando tutto ciò che potrebbe sapere di troppo tecnico, limitandomi ad esporre le cose come sono, senza voli astrusi, senza ostiche formule, pianamente e semplicemente come in amichevole conversazione, lieto se sarò riuscito a dissipare qualche punto oscuro nella mente dei miei benevoli ascoltatori, ai quali chiedo, prima di entrare nel vivo dell'argomento, venia nel caso non riuscissi sempre ad ottenere lo scopo prefissatomi (p. VI).

Agli studi di elettrotecnica è collegato anche l'altro tema che Douhet affronta in questi anni, *L'automobilismo sotto il punto di vista militare*, con la citata relazione del 1901 alla sezione dell'AEI di Torino, subito pubblicata in opuscolo, e con due articoli sulla "Rivista Militare Italiana" (4). Dalla bibliografia risulta che egli abbia pubblicato anche uno studio dal titolo *Automobilismo militare e pesante* (Genova, Carlini, 1904), che non abbiamo per ora reperito; si tratta probabilmente di una rielaborazione dell'articolo scritto sulla "Rivista Militare Italiana" del 1904.

Nel 1901 gli autoveicoli avevano raggiunto un livello di sviluppo più avanzato che gli aerei nel 1910, quando Douhet comincerà ad occuparsene, ma erano ancora in un'era pionieristica pur se da più parti si era iniziato a sperimentare la loro utilizzazione militare (5). Prima ancora dei giudizi e delle proposte di Douhet, da rapportare ovviamente alle conoscenze dell'epoca, sono quindi da rilevare la sua attenzione agli sviluppi della tecnologia moderna e la sua preoccupazione di coglierne le possibili applicazioni belliche, nonché la



disponibilità a esporsi di persona anche sulla "Rivista militare italiana", in un campo tutt'altro che facile e sicuro.

L'approccio di Douhet è metodologicamente corretto: dinanzi all'esigenza di utilizzare per la guerra le possibilità aperte dal "nuovo perfezionamento arrecato ai mezzi di trasporto, perfezionamento che prende il nome generico di automobilismo", la via da seguire è:

di studiare dapprima tecnicamente ciò che si può ottenere dai mezzi che l'industria moderna mette a nostra disposizione, di studiare quindi quali siano le esigenze di guerra rispetto ai trasporti, di stabilire se e quando l'applicazione dei nuovi mezzi è possibile, come e dove riesca vantaggiosa, di determinare a quali requisiti dovrebbe soddisfare un sistema di automobilismo per essere realmente utile al suo impiego in guerra, di studiare infine il modo di concretare un sì fatto sistema [Op., pp. 7-8].

La descrizione delle caratteristiche degli automezzi e dei loro motori che Douhet passa a tracciare non è priva di lucidità: in particolare egli mette in rilievo gli inconvenienti d'impiego dei motori a vapore e di quelli elettrici, ma coinvolge nel giudizio limitativo anche quelli a scoppio (o meglio, i motori ad aria carburata, come egli li chiama), che definisce "indocili" (cioè poco elastici) e di una potenza massima di 25 cavalli, decisamente inadeguati per le esigenze militari (Op., pp. 13-14). Gli automezzi ad aria carburata, conclude:

sono macchine abbastanza semplici e di maneggio più facile delle precedenti [quelle a vapore], meno docili e meno facilmente regolabili. Atte alle grandi velocità funzionano meno bene sotto carichi pesanti a piccola andatura. Consumano meno acqua delle precedenti, sono sempre pronte. Si adattano ad automobili leggeri e veloci, fecero cattiva prova in automobili pesanti [Op., p. 16].

Questa sottovalutazione dei motori a scoppio è indubbiamente legata alle loro modeste prestazioni dell'epoca, ma anche, ci sembra, a due fattori personali: gli studi scientifici di Douhet si erano svolti prevalentemente nel campo dell'elettrotecnica e quindi lo portavano a conoscere e apprezzare soprattutto i motori elettrici (come vedremo più avanti), mentre le sue cognizioni generali di ingegneria erano sommarie e quindi meno atte a cogliere le possibilità di sviluppo dei motori a scoppio. Inoltre la sua formazione militare lo portava a limitare l'impiego degli automezzi ai trasporti pesanti delle retrovie, cioè a convogli di mezzi a bassa velocità e forte capacità di carico, rifiutando decisamente la loro utilizzazione sul campo di battaglia. Su questo punto Douhet è quanto mai esplicito. Da una parte dimostra con molte pagine di dati e calcoli la superiorità potenziale dell'autotrasporto su quello ippotrainato tradizionale per i movimenti di rifornimento e sgombero tra le testate ferroviarie e le grandi unità operanti. Dall'altra esclu-

de la convenienza dell'autotrasporto per la radunata dell'esercito, condotta per ferrovia, per gli spostamenti delle grandi unità, effettuati per via ordinaria, e per tutti i movimenti sul campo di battaglia, salvo forse per l'impiego "delle usuali vetture a benzina di media velocità" per le comunicazioni tra gli alti comandi, come integrazione del telegrafo e delle staffette a cavallo o in bicicletta (6). Ma in combattimento il mezzo meccanico non potrà mai sostituire il cavallo:

Al segnale della carica il cavaliere sprona il suo cavallo lanciandolo sul nemico, e mentre il suo animo e la sua sciabola sono a quello rivolti, il cavallo s'incarica del percorso evitando e superando gli ostacoli che la via gli presenta. Quindi l'automobile non potrà mai escludere il cavallo come mezzo di guerra, lo potrà solo sostituire là dove il cavallo non è impiegato che come forza motrice o sede di energia [Op., p. 10].

Anche "l'impiego di automobili per trasportare distaccamenti da un punto all'altro del campo di battaglia" è soltanto una "idea genialmente fantastica" per Douhet (Op., p. 21), che ribadisce con energia:

Quanto poi all'impiego, diremo così tattico, degli automobili per lanciare riserve nel punto più opportuno del combattimento, no, assolutamente no [...]. Facilmente potrà accadere ad un generale di desiderare che le sue riserve abbiano ali ai piedi, le ali, ma non gli automobili. In un piccolo combattimento la necessità delle ali ai piedi non sarà sentita perché brevi saranno le distanze; questo desiderio potrà nascere nei grandi combattimenti, ma allora avremo riserve grosse. E gli automobili? Requisirli o portarli con sé? Requisirli, ed allora cadiamo nell'assurdo di 800-900 automobili per reparto, portarli, cadiamo nell'altro che tutta la fanteria dell'esercito dovrebbe essere provvoluta di automobile, giacché non si può determinare a priori chi fornirà la riserva [Art. I, p. 10].

Questi giudizi non sono conservatori come potrebbe sembrare al lettore di oggi, ma si inquadrano appieno nella cultura militare e nel progresso tecnico dell'epoca: a grandi linee Douhet vedeva bene, in tutta la prima guerra mondiale la motorizzazione ebbe un notevole sviluppo per i trasporti tra le ferrovie e il fronte (quelli che interessano al nostro autore), ma un impiego del tutto marginale sul campo di battaglia, con l'unica eccezione dei carri d'assalto (i famosi taxi della Marna rientrano nella leggenda più che nella realtà operativa).

Dove invece Douhet sbagliava, era nelle proposte pratiche per ovviare alla riconosciuta insufficienza dei mezzi disponibili per l'autotrasporto pesante che gli stava a cuore (7). Il vero problema, per lui, è di riuscire a trasmettere l'energia elettrica a un carro mosso da un motore elettrico, senza dover caricare sul carro stesso un generatore elettrico così pesante da annullare praticamente la possibilità di carico. In questo modo si avrebbe un mezzo di trasporto:

rispondente in modo perfetto a tutte le esigenze dell'impiego di guerra; di fatto esso è capace di trainare pesi di 10, 12, 20

tonnellate, il suo motore occupa una lunghezza stradale zero perché disposto sotto il carro, può avere una velocità media, in medie condizioni stradali, di 8-12 km. all'ora, possiede un motore che, si può dire, non ha bisogno di riposare, ha un grande coefficiente di rendimento in peso utile perché i motori elettrici pesano poco, consuma un peso zero ed ha un motore di grande rendimento, ammette un personale minimo perché è sufficiente un uomo per la conduzione, può avere una conduzione sensibile fino a che si vuole, ha organi meccanici semplicissimi e grande facilità di manovra, consuma un materiale di facile rifornimento perché abbiamo ammesso che si possa a esso trasmettere l'energia durante la marcia [Op., pp. 38-39].

Ulteriore vantaggio, "le dinamo e i motori elettrici sono macchine talmente bene studiate che difficilmente può avvenire di costruirne altre di maggior rendimento e di minor peso di quelle attuali". (Op., p.44) e quindi gli investimenti necessari per dotarne l'esercito non corrono il rischio di essere rapidamente superati dal progresso tecnico. Rimane il problema capitale: come far giungere ai carri l'energia elettrica necessaria per il loro movimento? Facendo muovere insieme ai carri un generatore mobile di energia elettrica, montato su un carro e alimentato da una serie di motori a scoppio, in modo da raggiungere la potenza di 100/120 cavalli. In sostanza Douhet immagina un treno di carri trasporto con motore elettrico, ognuno con un proprio guidatore, collegati da cavi elettrici tra di loro e il carro generatore che produce l'energia elettrica necessaria al movimento di tutto il complesso.

Che la proposta di Douhet fosse astratta e del tutto impossibile a tradursi in pratica apparve chiaro immediatamente anche all'Ispettorato dell'arma del genio che in quell'epoca si stava occupando del problema della "completa inutilizzazione di tutto il numeroso materiale rotabile" una volta completata "la radicale sostituzione dell'autocarro all'ordinario carreggio ippotrainato" (8). Anche molti altri eserciti, assillati dal medesimo problema, videro nel treno stradale una soluzione idonea, ma parve a tutti un controsenso il dover quintuplicare il peso dell'unità propulsiva a parità di potenza a disposizione utilizzando la soluzione benzo-elettrica (9). Il ragionamento di Douhet era, poi, inconsistente nelle ipotesi di partenza: supposeva infatti che un motore a scoppio potesse azionare una dinamo erogante una potenza elettrica eguale a quella meccanica fornita dal motore primo e che i motori elettrici, a loro volta, potessero ritrasformarla in pari potenza meccanica senza alcuna perdita. Senza accorgersene Douhet ricreava i presupposti del moto perpetuo. Che dire poi dell'affidabilità della soluzione, che pur richiedeva sempre degli imperfetti motori a combustione interna per azionare la dinamo? È molto probabile che Douhet sia rimasto suggestionato dai nuovi cannoni da costa da 305/50 installati in pozzo dove per le varie manovre di servizio si utilizzavano dei motori elettrici che sfruttava-

no la corrente prodotta da tre generatori mossi da altrettanti motori Diesel. La soluzione si era rivelata ben più affidabile e meno complessa di quella con motori a vapore o idraulici utilizzata nelle altre torri corazzate da costa dell'esercito. Sfuggiva a Douhet una significativa differenza tra i due impieghi: per la movimentazione e l'alimentazione delle artiglierie il peso totale del gruppo propulsore non limitava certo la funzionalità del sistema, ma nel caso di un treno stradale, in cui i motori necessariamente dovevano muoversi con il carico, l'aggravio di peso si sarebbe rivelato fatale alla prima pendenza. Corretta era la sua intuizione di ripartire la potenza necessaria al movimento su più ruote motrici, così da ovviare ai problemi di slittamento presenti in ruote su cui grava un piccolo carico o dal modesto coefficiente di aderenza col suolo, ma l'esempio che Douhet portava a favore delle proprie idee, ovvero la marcia in salita quando il carico gravante sulle ruote motrici diminuisce all'aumentare della pendenza e quindi, a parità di coefficienti di aderenza, decresce la potenza che può essere trasmessa ad esse in condizioni di incipiente slittamento, si risolveva a suo danno in quanto l'aggravio di peso previsto dalla soluzione si traduceva automaticamente in una severa limitazione del carico utile. Non sappiamo, poi, quali priorità in assoluto possa vantare in Europa il suo abbozzato progetto di treno stradale per uso militare a trazione benzo-elettrica, in quanto all'epoca era in prova presso l'esercito austro-ungarico il trattore Lohner progettato dal giovanissimo ingegner Ferdinand Porsche nel 1898. In Italia l'idea venne comunque ripresa dal capitano del genio Eugenio Cantono nel 1904-1905, che la tradusse "però in atto con opportuno senso pratico, in modo che i singoli carri del treno, oltre che provvisti dei rispettivi motori elettrici, risultassero legati anche meccanicamente fra loro, per aver modo di armonizzare la marcia" (10).

La conferenza di Douhet venne commentata sulle pagine della "Rivista militare italiana" da E.C. nell'articolo *Gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra* (11). Pur elogiando l'intervento di Douhet, che aveva "il merito grandissimo di aver per primo messo la questione dell'automobilismo sulla vera strada" (p. 1983), E.C. rimarcava come la conclusione fosse "molto assolutista; e in tattica, disgraziatamente non c'è niente d'assoluto" (p.1988). E.C., fautore del motore a scoppio, confutava con razionalità molte delle affermazioni di Douhet: per quanto riguardava i movimenti sul campo di battaglia, dove arrivavano le carrette, sicuramente sarebbero arrivati gli automezzi magari provvisti "di ruote speciali (o di meccanismi speciali attaccati alle ruote)", con una chiara intuizione dei mezzi cingolati. Per i movimenti dell'esercito costituito, non ci si poteva basare solo sulle biciclette ("ma, al momento opportuno, ne avremo il numero sufficiente? e poi, sapranno pedalare tut-



ti?”), ma era invece necessario affidarsi alla requisizione di automezzi civili, per la condotta dei quali era sufficiente solo un poco di pratica. Il telegrafo non poteva poi garantire una continuità di notizie e ordini nei piccoli comandi, che ne erano sprovvisti, e neppure per i grandi comandi durante i ripiegamenti, mancando il tempo necessario per la stesura delle linee.

E.C., fiducioso dei rapidi progressi dei motori a combustione interna, confutava così buona parte delle affermazioni di Douhet, che si affrettava a rispondere al suo critico sulle pagine della stessa rivista con l'articolo già citato del 1902. Il nuovo contributo di Douhet non forniva elementi inediti, essendo ribaditi i concetti già esposti, tuttavia risulta di un certo interesse la rivendicazione che il suo scopo era quella di generare una discussione che portasse i militari a determinare quelle che erano le irrinunciabili esigenze che un sistema automobilistico militare doveva soddisfare, così da indirizzare gli studi e gli esperimenti dei costruttori civili (Art. 1, pp. 4-5). Douhet rimaneva tuttavia arroccato nella opinione che nelle “operazioni strategiche e tattiche l'automobilismo non potrà apportare che lievi vantaggi, che chiamerei quasi di comodità” (Art.2, p.5). L'automobilismo militare poteva avere una benefica influenza solo nei servizi logistici e, sotto tale ottica, Douhet analizzava nel 1904 il treno stradale Renard, costruito dall'omonimo colonnello del genio militare francese. Il sistema proposto aveva molti punti in comune con il treno Douhet, anche se differiva per il fatto che il motore a combustione interna azionava direttamente, tramite alberi e differenziali, le ruote motrici dei vari carri componenti il convoglio. Nell'opinione di Douhet questa soluzione, pur valida, era inferiore alla sua proposta in quanto egli stimava peggiori i rendimenti della trasmissione meccanica, indubbiamente assai complicata. Il treno Renard, dopo i grandi entusiasmi sollevati in Francia, venne abbandonato a causa della modesta affidabilità e del mediocre rendimento accomunati nella sorte ai mezzi basati sul principio difeso da Douhet, che non conobbero miglior fortuna per gli stessi motivi, anche se l'esercito austro-ungarico utilizzò nella guerra mondiale dei trattori d'artiglieria benzoelettrici progettati da Ferdinand Porsche

Negli anni successivi l'interesse di Douhet si spostò verso un campo di studi affatto diverso: le bassissime temperature (12). Per quanto ci risulta, si trattò di una sua scelta personale, perché l'esercito non era interessato a questo genere di studi, ed egli infatti partecipò al 1° Congresso internazionale sul freddo, tenuto a Parigi nell'ottobre 1908, non come delegato italiano, ma a titolo personale (13).

Di questi suoi studi conosciamo soltanto la relazione al congresso citato, un congresso di risonanza mondiale, con l'intervento di alte personalità politiche, di industriali e studiosi di tutti i paesi sviluppati, con

oltre 200 relazioni articolate in sei sezioni, la prima dedicata ai problemi scientifici e le altre alla nascente industria del freddo nelle sue varie applicazioni (14). Fu appunto nella sezione scientifica di questo autorevole congresso che Douhet presentò la sua relazione dal titolo *Un nouveau procédé pour separer en ses elements l'air atmosferique ou un autre melange gazeux* (15), in cui illustrava due apparecchi: uno per produrre aria liquida, l'altro per produrre ossigeno e azoto. Le macchine, anche in questo caso, erano state solo pensate, altrimenti pure Douhet si sarebbe accorto dell'impossibilità di ottenere un qualche risultato positivo con i metodi proposti, come ebbero a sottolineare garbatamente i due interventi a commento della relazione (16).

#### Note

(1) Notiamo come i destini di Giulio Douhet e di alcuni dei principali personaggi dell'Associazione elettrotecnica italiana avranno modo di incrociarsi altre volte nel seguito. Ad esempio nel triennio 1900-1902 l'onorevole professor Giuseppe Colombo era vice-presidente del Consiglio centrale AEI e l'ingegner Carlo Esterle era consigliere delegato della sezione di Milano. A partire dal 1891 quest'ultimo era stato nominato amministratore delegato della società Edison, al posto del primo divenuto

presidente del consiglio di amministrazione. Entrambi saranno fra i finanziatori di quella "Società per lo Sviluppo dell'aviazione in Italia" che, avute in affitto dal ministero della Guerra le officine di Vizzola Ticino ex Caproni, realizzò i bombardieri Caproni patrocinati da Douhet.

(2) *Calcolo dei motori a campo rotante. Nota del Signor Giulio Douhet capitano d'artiglieria letta alla sezione di Torino la sera del 23 febbraio 1901* in "Atti dell'Associazione, elettrotecnica italiana", 1901, Vol. V, fasc. 2, pp. 851-39. I principi del campo magnetico rotante, che portarono all'invenzione dei motori elettrici a induzione, erano stati enunciati da Galileo Ferraris nel 1888.

(3) *Cenno sommario sullo stato attuale dell'elettrotecnica. Serie di conferenze tenute agli ufficiali del presidio di Genova nell'inverno 1903-1904*, Torino, Lattes, 1905, pp. VII-113.

(4) Qui si cita *L'automobilismo sotto il punto di vista militare. Schema di un sistema automobilistico per uso militare. Nota del Signor Giulio Douhet capitano d'artiglieria letta alla sezione di Torino la sera del 28 giugno 1901*. Seconda edizione con aggiunte, Torino, P. Casanova & C., 1902, pp. 50 (d'ora in poi Op.). L'opuscolo riprende, con ampliamenti, *L'automobilismo sotto il punto di vista militare. Schema di un sistema automobilistico per uso militare. Nota del Signor Giulio Douhet capitano d'artiglieria letta alla sezione di Torino la sera del 28 giugno 1901* in "Atti dell'Associazione elettrotecnica italiana", 1901, Vol. V, fasc. 3, pp. 246-274. Si citano inoltre gli articoli. *A proposito dell'articolo: gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra* (in "Rivista militare italiana", 1902, n. 1, pp. 11-21, pubblicato anche in estratto di pp. 21) (d'ora un poi Art. I) e *A proposito del treno Renard* (in "Rivista militare italiana" 1904, n. 7, pp. 1208-22, pubblicato anche in estratto di pp. 19) (d'ora in poi Art. 2).

(5) I primi ad utilizzare in guerra degli autoveicoli furono i rumeni, che, durante la guerra russo-turca del 1877-78, fecero uso di locomotive stradali da trasporto durante l'assedio della città fortificata di Plewna (luglio-dicembre 1877). Altri treni stradali blindati furono usati dagli inglesi durante la guerra con i boeri. Quanto all'Italia, dopo il landeau a vapore del generale del genio Virginio Bordino (circa 1860), nel periodo 1873-1883 il ministero della Guerra aveva ordinato dieci locomotive stradali in Gran Bretagna, utilizzate in svariate circostanze per il trasporto di artiglierie (ad es. al Moncenisio ed alla piazza marittima di La Spezia).

(6) Op., pp. 19-21. In Art. 1, p. 9, Douhet precisa meglio: "Per me do ancora la preferenza al cavaliere e al ciclista, perché di più sicuro arrivo, perché più leggeri, più adattabili al terreno, meno ingombranti, più facilmente rinvenibili".

(7) Douhet dice esplicitamente che "l'automobilismo, come si presenta al giorno d'oggi, non si può applicare ai bisogni di guerra, a meno forse di qualche applicazione di secondaria importanza". L'automobilismo potrà essere "completamente atto al suo impiego in guerra" soltanto dopo una serie di perfezionamenti tecnici, che egli prevede raggiungibili a breve scadenza (Op., p. 37).

(8) A. PUGNANI, *Storia della motorizzazione militare italiana*, cit., p. 35.

(9) Ci basiamo sulla stima dei pesi che Douhet stesso propone (Op., p. 41).

(10) A. PUGNANI, *Storia della motorizzazione militare italiana*, cit., p. 36. Il progetto di Douhet è stato citato anche dal maggiore del genio Felice Pasetti (*Automobili per trasporti militari* in "Rivista di Artiglieria e genio", 1906, volume 11, pp. 249-274, ma in particolare pp. 264-266) che riporta il "treno Douhet", dotato di motori elettrici, fra i progetti non realizzati, tuttavia:

"[...] I'idea fondamentale fu, però, tradotta in atto presso il nostro esercito dal capitano Cantono, nel treno di cui parleremo in seguito, e sembra sia stata pure usufruita pel trasporto di borace nelle miniere di Death Valley in California".

Sulle realizzazioni dell'ingegner Ferdinand Porsche, v. W.J. Spielberger, *Kraftfahrzeuge und Panzer des Österreichischen Heeres 1886 bis Heute*, Stoccarda, Motorbuch Verlag, 1976, p. 11 e segg.

Quanto poi al brevetto di Cantono, esso consisteva nell'applicare dei motori elettrici direttamente alle ruote anteriori dei carri e diede luogo alla società Cantono Avantreni (Roma, 1904-1905), trasformata prima nella FRAM (Fabbrica Rotabili Avantreni Motori, 1905-1906) poi in SALR (Società Anonima Ligure Romana vetture FRAM, 1906-1913), in concorrenza con la torinese Krieger Società Italiana Automobili (1905-1906, poi STAE, Società Torinese Automobili Elettriche dal 1907 al 1903) che costruiva su licenza dell'omonima casa francese (cfr. MUSEO DELL'AUTOMOBILE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA, *Marche italiane scomparse*, Torino, Sirea Print, 1977, *ad vocem*), ma le "prove sperimentali misero subito in chiaro l'inesistenza del presunto vantaggio relativo alla possibilità di trasformare l'ordinario carreggio che, costruito per le limitate velocità orarie dei quadripedi, non poteva assolutamente sopportare i tormenti delle maggiori velocità del treno" (A. PUGNANI, *Storia della motorizzazione militare italiana*, cit., p. 36).

(11) E.C., *Gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra* in "Rivista militare italiana", 1901, n. 11, pp. 1965-1994.

(12) Questi studi erano finora conosciuti soltanto attraverso cenni elogiativi, ma assai generici, come nel brano sopra riportato di "Aer" o in G. PANTANO, *Le profezie di Cassandra*, cit., p. 55, che nemmeno forniscono la data della relazione citata. Le nostre ricerche nella biblioteca di Parigi ci hanno invece permesso di rintracciare gli atti del congresso del 1908 in cui è pubblicata la relazione di Douhet.

(13) Dal primo volume degli atti del 1° Congresso internazionale del freddo, citati nella nota seguente, risulta che Douhet non faceva parte del comitato nazionale italiano (che accanto ad autorevoli personalità degli ambienti politici, commerciali, industriali e universitari contava anche due ufficiali della marina, interessata all'installazione di frigoriferi sulle navi), né era delegato ufficiale al congresso (come invece erano due ufficiali di marina e due ufficiali medici dell'esercito). Era quindi presente a titolo personale.

(14) PREMIER CONGRES INTERNATIONAL DU FROID (Paris, 5-12 octobre 1908), *Comptes-rendus du Congrès*, Parigi, Association internationale du Froid, 1909. Il primo dei tre volumi di atti è dedicato alle questioni organizzative e generali ed ai resoconti dei lavori, i volumi II e III contengono il testo di oltre 200 relazioni e comunicazioni, per un totale di circa 2000 pagine.

(15) Ibidem, vol. II, pp. 76-83.

(16) Ibidem, vol. I, p. 235.

#### IV. Gli articoli sulla guerra russo-giapponese (1904-1905)

Nel febbraio 1904 il giornale "Caffaro" affidò a Douhet l'incarico di commentare le operazioni della guerra russo-giapponese che proprio allora iniziava. Il "Caffaro" era il quotidiano genovese del pomeriggio (il che spiega la doppia data dei suoi numeri: la prima è quella del giorno di pubblicazione). Usciva su quattro pagine, una delle quali interamente dedicate alla pubblicità e al tradizionale romanzo popolare a puntate, e si occupava soprattutto di politica interna, con parecchio spazio per i processi che commuovevano l'opinione pubblica, e di cronaca genovese, specialmente dei problemi e del movimento del porto. Scarso l'interesse per la politica estera, trattata prevalentemente con i dispacci delle agenzie, perché il giornale aveva un solo corrispondente all'estero, da Parigi. In complesso era un giornale medio, di orientamento liberale e governativo, senza le ambizioni e il ruolo dei grandi giornali nazionali di Milano e Roma e de "Il Secolo XIX", che restava il primo quotidiano di Genova. Il conflitto russo-giapponese (la guerra più grossa dal 1870, accolta con interesse e curiosità dall'opinione pubblica) ne sconvolse la tranquilla routine: a partire da metà febbraio occupò circa metà della prima pagina con grossi titoli. A ben vedere la maggior parte di questo spazio era occupata da notizie delle agenzie italiane e straniere e gli articoli di commento erano redazionali, oppure provenivano da Roma e Parigi, dato che il "Caffaro" non aveva la struttura per mandare un suo inviato speciale in Estremo Oriente, come facevano i maggiori quotidiani. Dopo le prime settimane l'attenzione dedicata alla guerra si ridusse in media a due colonne (su sei), dopo qualche mese a una colonna. Nel 1905 la guerra scomparve di regola dalla prima pagina, pur continuando ad essere seguita con regolarità; grandi titoli e molte colonne si hanno soltanto in occasione delle grandi battaglie della primavera e poi delle trattative di pace del settembre.

In questo contesto la collaborazione di Douhet ebbe un notevole rilievo. I suoi articoli, firmati "Il capitano X", sono sempre in prima pagina, in generale su due colonne, in un corpo lievemente superiore al normale, con titoli evidenti, spesso abbelliti con disegni di navi o soldati e talvolta con più utili cartine geografiche. Il compito di Douhet era di dare un quadro generale e un'interpretazione alle molte notizie frammentarie fornite dalle agenzie; in pratica, i suoi erano gli articoli più importanti del "Caffaro" sulla guerra. La loro frequenza dipese logicamente dall'interesse del giornale per il conflitto: ne registriamo 17 tra metà febbraio e la fine di marzo 1904, nessuno in aprile (qui forse intervengono impegni professionali di Douhet, perché la guerra ha ancora molto spazio), 13 da maggio a dicembre 1904, 7 nel primo semestre 1905, ormai

soltanto in occasione delle grandi battaglie, nessuno nel secondo semestre, quando le operazioni lasciano il campo alle trattative di pace. Da notare che Douhet si occupa soltanto della guerra russo-giapponese e non della politica militare nazionale, che il giornale tratta saltuariamente affidandosi a altri collaboratori.

Douhet sa benissimo, e lo ripete più volte, di non avere gli elementi necessari per una critica puntuale delle operazioni. Il suo scopo dichiarato è di "guidare [...] la mente del lettore attraverso l'inevitabile frangere delle notizie e dei giudizi", in modo di attirare l'attenzione "su certe circostanze della più grande importanza, ma che troppo spesso sfuggono all'esame superficiale e affrettato dei fatti che più colpiscono l'eccitata fantasia" (14-15 febbraio 1904). Non intende azzardare previsioni, sempre aleatorie, ma fornire "semplicemente i risultati di una specie di calcolo delle probabilità basato unicamente su dati materiali e di fatto" (20-21 febbraio 1904). In sostanza Douhet rivendica la sua professionalità rispetto al dilettantismo di tanti critici; per esempio scrive che "le operazioni si sono dunque svolte secondo il concetto da noi preannunciato e possiamo giurare ai nostri lettori che a noi lo Stato Maggiore del Mikado non aveva fatto proprio nessuna confidenza: le cose erano prevedibili, si può dire matematicamente" (10-11 maggio 1904). Infatti "la guerra si fa, come tutte le altre cose, con un po' di senso comune; qualche volta capita qua e là un genio, ma è noto [...] che i geni sono anomalie, rimaniamo dunque nel semplice buon senso", o meglio nel campo del "logico raziocinio, sorretto da una solida cognizione" del mestiere militare (28-29 novembre 1904).

Questo esercizio di logico raziocinio presuppone il rifiuto di considerazioni morali sulle cause della guerra e le opposte ragioni dei contendenti, e invece l'attenta considerazione dei fattori strategici, delle forze in campo e della natura del teatro bellico. Qui veramente Douhet dà il meglio di sé; mentre quasi tutti i commentatori davano per favorita la Russia, di tanto più potente, egli punta sin dall'inizio sul piccolo Giappone per due considerazioni fondamentali. In primo luogo l'importanza del dominio del mare nel conflitto e la netta superiorità navale dimostrata dai giapponesi come navi, organizzazione e rifornimenti. "L'incontrastato dominio del mare - scrive il 16-17 febbraio 1904 - arreca ai giapponesi l'assoluta sicurezza del proprio territorio e li mette nella posizione di non poter essere costretti, per forza d'armi, a chiedere pace. Per essi, più forse che per i russi, la guerra terrestre in Corea assume un carattere prettamente coloniale ed in detta guerra essi godranno, sino alla fine, la massima libertà d'azione, potendo essere battuti, ma non domati; nel caso di disfatta per terra potranno, sempre ed agevolmente, ritirarsi dal campo della lotta".

In secondo luogo Douhet mette in evidenza che la



schiacciante superiorità russa di forze terrestri non potrà giocare che in misura ridotta, perché condizionata dall'insufficiente rendimento della ferrovia transiberiana, l'unica via di afflusso di rifornimenti e rinforzi. Con un calcolo accurato di treni, vagoni e razioni giunge alla conclusione che i russi non potranno riunire e alimentare in Manciuria più di 100-150.000 uomini, insufficienti a fronteggiare le forze giapponesi di terra (18-19 febbraio 1904). Questo calcolo si rivelerà errato nelle cifre, perché l'esercito russo arriverà nei primi mesi del 1905 a 350.000 e più uomini, ma giusto nella sostanza, perché queste forze non saranno tali da soverchiare i giapponesi e raggiungere il successo.

Tutta l'analisi delle operazioni di Douhet si basa su questi due presupposti fondamentali ed è quindi sempre corretta nelle grandi linee, malgrado errori minori dovuti alla scarsità di informazioni dirette. Douhet prevede secondo logica lo sbarco dei giapponesi in Corea, la loro avanzata e la pressione crescente oltre il confine dello Yalu; e dall'altra la necessità dell'esercito russo di temporeggiare in attesa dell'arrivo dei rinforzi e quindi di subire l'iniziativa dell'avversario in una serie di scontri. Non rientra invece nelle sue capacità di previsione logica l'influenza sulle operazioni di fattori extramilitari; e infatti egli non risparmia critiche severe al comandante russo Kuropatkin, che, dovendo tener conto delle esigenze di prestigio dell'impero zarista e delle pressioni del suo governo, non perseguiva con sufficiente determinazione la politica di raccoglimento e attesa, ma copriva le sue ritirare con battaglie parziali destinate all'insuccesso (1).

I limiti dell'impostazione di Douhet emergono chiaramente a proposito del ruolo di Port Arthur, la più importante piazza dei russi in Estremo Oriente e principale base della loro flotta, ma posta in fondo alla penisola del Liaotung che i giapponesi avrebbero occupato con relativa facilità. Sin dai suoi primi articoli Douhet non ha dubbi: l'obiettivo di una guerra è la distruzione delle forze nemiche e non la difesa di una piazzaforte, la cui sorte non è decisa dalle armi (e che comunque non può resistere a un attacco a fondo), ma dal trattato di pace. Port Arthur ha importanza militare soltanto come base della flotta russa, ma poiché questa non è in grado di minacciare realmente il dominio giapponese del mare è meglio che si sacrifichi in un attacco suicida infliggendo al nemico le maggiori perdite possibili, in modo da consentire all'alto comando russo di abbandonare Port Arthur e recuperare la sua guarnigione di 40.000 uomini per le operazioni decisive. Questa tesi, che Douhet ripete in molti dei suoi articoli, è certamente corretta sul piano strategico puro, ma dimentica che Port Arthur era il simbolo dell'espansionismo russo in Estremo Oriente e il fulcro dei contrasti con i giapponesi: questi ultimi l'avevano strappata alla Cina nel 1895, ma non ave-

vano potuto mantenerla per l'intervento delle potenze europee e tre anni dopo avevano dovuto assistere impotenti alla sua cessione ai russi. Abbandonarla senza combattere significava per i russi perdere la faccia, mentre per i giapponesi era così importante che per conquistarla sacrificarono tra agosto e dicembre 110.000 uomini in furibondi attacchi su cui si polarizzò l'attenzione mondiale. Douhet, che sosteneva che i russi dovessero sgombrare Port Arthur (e addirittura Vladjvostok, non minacciata) e i giapponesi limitarsi a bloccarla, senza attaccarla, dimostrava di non cogliere la complessità della guerra con le sue componenti di prestigio, di passioni e di irrazionalità di massa.

In realtà Douhet sviluppava, con la fredda logica che gli era propria, posizioni caratteristiche della cultura militare dell'epoca, che avrebbero trovato interpreti autorevoli come Cadorna, Joffre, Ludendorff. Scriveva infatti il 27-28 febbraio 1904:

In nessun altro fenomeno della vita sociale, come in quello rappresentato dalla guerra, è necessario che l'azione collettiva venga diretta di uno solo, senza inciampi e bastoni tra le ruote [...]. Un comandante in capo non ha nessuna direttiva da ricevere [dal suo governo], l'unica sarebbe quella specificata dalla parola "vincere"; ma quella direttiva la conosce già [...]. Dal momento in cui la guerra è scoppiata, tutta la responsabilità dell'esito è devoluta al comandante in capo, a lui la nazione affida la sua difesa e la tutela dei suoi diritti. Davanti allo scopo che la guerra si propone, tutto e tutti debbono piegare il capo agli ordini e alle domande di chi risponde. Questi si trova sul posto e può quindi più facilmente calcolare tutti quei fattori tenuissimi e fuggevoli che non sono ponderabili da chi è lontano, deve quindi godere della massima libertà d'azione.

Douhet non era uomo di mezze misure, in questi concetti credeva fermamente e quindi misurava su di essi lo sviluppo delle operazioni, rifiutandosi di accettare il peso dei fattori extra-militari anche a danno della concretezza della sua analisi. Si può quindi capire che criticasse duramente la contraddittoria condotta russa della guerra e invece apprezzasse "la serietà dignitosa veramente superiore colla quale il nuovissimo popolo giallo conduce la guerra" (7-8 marzo 1904). E la sua ammirazione per l'ordine, l'efficienza e lo spirito di sacrificio dei giapponesi, contrapposti all'insufficiente fermezza del popolo italiano, lo porta ad esclamare (con una evidente sottovalutazione della continuità della storia e della tradizione nel processo di modernizzazione giapponese): "Fortunati quei popoli che non hanno storia, quei popoli in cui la gagliarda giovinezza sprona all'azione e alla marcia e che non rimangono seduti all'antico focolare, oziosi, rammemorando le lotte combattute, le battaglie vinte o perdute" (9-10 marzo 1904).

Come ultima osservazione, si può notare negli articoli di Douhet uno scarsissimo interesse per i problemi tattici posti dalla guerra, che pure si discostava al-

quanto dalla tradizione per il largo impiego della trincea campale e l'altissimo costo degli attacchi frontali. Sarebbe tuttavia poco corretto rimproverare a Douhet l'insufficienza delle sue informazioni su questi e altri aspetti dei combattimenti: non bisogna dimenticare che egli commentava una guerra lontanissima, conosciuta soltanto attraverso i dispacci di agenzia, le corrispondenze giornalistiche e i comunicati ufficiali. I suoi articoli valgono perciò soprattutto come dimostrazione della lucidità e nel medesimo tempo della rigidità della sua capacità di analisi strategica e della sua cultura militare, oltre che come testimonianza della sua vivacità di interessi e della fluidità e incisività della sua penna.

#### Note

(1) Anche se in questa sede non è certo possibile discutere la condotta della guerra, ricordiamo che a Kuropatkin furono mosse critiche di segno opposto a queste di Douhet. Scrive ad es. V. ZILLI (*La rivoluzione russa dal 1905*, Napoli, Ist. it. per gli studi storici, 1953, p. 549), dopo aver denunciato la lentezza e inefficienza dell'organizzazione militare russa e l'inettitudine degli ufficiali:

“La situazione generale fu aggravata dall'atteggiamento temporeggiatore del generale Kuropatkin, che si attenne troppo pedissequamente alla concezione strategica seguita dai russi ogni qual volta furono attaccati sul proprio territorio da forze superiori. Il comandante supremo si astenne dall'impegnare le sue truppe in operazioni offensive in attesa dell'arrivo dei rinforzi, senza rendersi conto che la progressiva ritirata di fronte all'avversario poteva aver successo sul suolo nazionale, dove l'esercito poteva contare sul ruolo attivo della popolazione, ma non otteneva gli stessi effetti in un remoto territorio di conquista. In tal modo egli consentì all'avversario di acquistare un vantaggio insuperabile e non fu più in grado di riprendere l'iniziativa.”



## V. Il nodo della nostra questione militare (1908)

Come abbiamo già rilevato, le indicazioni sull'attività di Douhet tra il 1905 e il 1910 sono molto scarse, tanto che non abbiamo notizie di sue collaborazioni giornalistiche o di suoi studi, con l'eccezione della sua relazione al Congresso internazionale del freddo a Parigi, già citata. Nelle sue carte consegnate al Museo del Risorgimento di Milano dalla vedova (una parte assai piccola, anche se interessante, di quello che doveva essere il suo archivio) è tuttavia conservata la memoria inedita *Il nodo della nostra questione militare*, di 42 cartelle dattiloscritte, datata Spezia, febbraio 1908, che ci apre uno spiraglio importante sulla sua cultura e le sue idee (1).

La memoria si inserisce nel dibattito sulla politica nazionale di difesa sviluppatosi intorno al 1907 su temi come l'aumento delle spese militari (che da circa 360 milioni annui tra il 1896 e il 1906 salirono a 500 milioni nel 1909-10 per poi progredire ancora negli anni della guerra di Libia), la riorganizzazione dell'alto comando (due decreti del 1906 e 1908 rafforzarono la posizione del capo di Stato Maggiore dell'esercito in confronto a quella del ministro), il malcontento degli ufficiali inferiori per la lentezza delle carriere e l'insufficienza degli stipendi (i primi anni del secolo avevano visto manifestazioni di protesta di ampiezza e asprezza inusitate) e lo sviluppo dell'antimilitarismo socialista. Nel 1907 il governo aveva nominato una Commissione d'inchiesta sull'esercito con un ampio mandato; e ad essa si rivolgeva la memoria di Douhet, secondo l'indicazione non documentata, ma plausibile, di Canevari. L'impostazione di Douhet sottolinea il carattere totale della guerra moderna:

Al giorno d'oggi le guerre non sono che il cozzo formidabile di due nazioni lanciate l'una contro l'altra da una divergenza sostanziale di interessi. Naturalmente in tale lotta, ogni nazione cercherà di esplicitare la massima sua potenza, né vi è modo alcuno di limitare artificialmente, in qualche misura, le potenze che i combattenti potranno esplicitare [...]. Studiare come debbano essere spese le energie che una nazione dedica alla preparazione e al mantenimento della propria potenza militare perché questa risulti massima è lo scopo del presente lavoro (pp. 1-2).

L'analisi si sviluppa su tre linee principali. La prima, e più nuova rispetto alla cultura dell'epoca, è la forte sottolineatura della necessità di integrare le forze di terra e di mare in un unico disegno complessivo di difesa, superando le loro spinte corporative:

Esercito ed Armata non sono dunque che le parti di un tutto unico, parti distinte solo dalla speciale attrezzatura richiesta dalla diversità degli elementi sui quali sono destinate ad operare. Affinché il tutto riesca armonico è necessario che le parti siano fra di loro proporzionate, che fra esse corrano le più intime relazioni, e che l'opera dell'una si concreti coll'opera dell'altra (p. 3).

Purtroppo la realtà è molto diversa: esercito e marina "funzionano spesso come enti antagonisti, ognuno per proprio conto cercando di strappare alle Camere le maggiori concessioni, anche, se occorre, a danno dell'altra". E un ufficiale di marina si sente più vicino al suo collega inglese che a un ufficiale dell'esercito.

Tolto lo scopo finale, lontano, ideale, Esercito e Marina non hanno nulla di comune, nessun legame visibile, nessuna relazione profonda; ognuno d'essi vive di vita propria e l'uno non sente fortemente quanto gli sia necessaria l'esistenza e la potenza dell'altro, ambedue nutrono la convinzione d'essere il fattore più importante della vittoria [...]. L'Esercito ignora quello che fa la Marina e la Marina quello che fa l'Esercito, tutto ciò che, indipendentemente dalle due specialità di forza armata, potrebbe essere comune, è diverso, almeno per forma e colore (pp. 5-6).

Douhet non ha esitazioni: occorre un unico ministero della Difesa nazionale, capace di coordinare le forze di terra e di mare, e un capo di Stato Maggiore di Sua Maestà il Re, comandante unico in guerra e massimo responsabile tecnico in pace. Tuttavia non basta una ristrutturazione tecnica, occorre una riforma politica; e su questa seconda linea Douhet si diffonde ampiamente, con un'aspra critica alla separazione delle responsabilità tecniche e politiche di difesa, che lascia libero campo alle istanze corporative degli organismi militari e limita l'interesse del paese ai problemi dell'esercito e della marina. Il rimedio, secondo Douhet, è la creazione di un Consiglio supremo di difesa nazionale, che riunisca le maggiori autorità militari e una rappresentanza della Camera e del Senato: un organo consultivo che non esautorò governo e Parlamento (anche se designerà le alte autorità militari),

un organo di grandissima autorità, insospettabile di agire per fini politici e partigiani, di indiscutibile competenza tecnica, le cui funzioni non si arrestino o mutino per la morte o l'invecchiarsi di un uomo, capace di procedere per una linea continua verso il progresso, indipendentemente dalle mutazioni politiche, e che funzioni come consigliere del paese e del Parlamento [...]. Il paese e la rappresentanza nazionale troveranno nel Consiglio supremo un ente capace di esporre la verità senza riguardi di indole politica, ed è certo che la conoscenza della verità è l'unica norma per bene sapersi regolare (pp. 20 e 27).

Non sappiamo se Douhet cercò di pubblicizzare questa sua proposta attraverso la stampa. Una sua valutazione va ricondotta al dibattito allora in corso, in cui si inserisce pienamente la richiesta di sottrarre le grandi decisioni di politica militare e la nomina degli alti comandanti al Parlamento e ai ministri responsabili, con una riforma del consueto sistema decisionale che aveva appunto nei ministri della Guerra e della Marina le massime autorità politiche e tecniche. In questo Douhet si trovava d'accordo con gli ambienti militari e con buona parte della classe dirigente liberale, preoccupati per la trasformazione in atto del Parla-

mento, in cui andava crescendo il peso delle sinistre democratiche e socialiste. Tuttavia Douhet continuava a riconoscere al Parlamento un ruolo importante e in ultima analisi decisivo (il Consiglio supremo avrebbe avuto una maggioranza di politici nominati dalla Camera e dal Senato), più per fedeltà alle istituzioni che per personali convinzioni democratiche, ci sembra, ma soprattutto perché persuaso del carattere totale della guerra moderna e quindi della necessità di un collegamento organico tra paese e forze armate, che solo il Parlamento poteva assicurare. Con una contraddizione caratteristica dell'uomo e della cultura militare del tempo (che abbiamo già visto a proposito della guerra russo-giapponese) peraltro Douhet limitava il ruolo del Parlamento e del Consiglio supremo al tempo di pace:

Naturalmente allo scoppiare della guerra il Consiglio verrebbe sciolto poiché in guerra è necessario il Comando unico, il quale, solo, e nella più ampia libertà deve agire (p. 23).

La terza linea sviluppata nella memoria è meno originale: la drastica condanna del crescente antimilitarismo:

Il paese deve scuotersi e schiacciare sotto il suo potente tallone la viscida verminaglia che osa strisciare ai suoi piedi, e i cittadini tutti, consci una buona volta dei propri più vitali interessi, debbono volgere il loro disprezzo contro coloro che nel santo nome della libertà tradiscono impunemente la Patria, poiché traditore della Patria è chiunque tenti, in qualsiasi modo, scuotere la compagine della sua difesa ed esporla più facilmente alle offese del nemico, poiché traditore della Patria è tanto chi vende il piano di una fortezza quanto chi indebolisce ad arte l'animo dei suoi difensori (p. 38).

Una condanna altrettanto pesante è rivolta alla sostanziale indifferenza che tanta parte dell'opinione pubblica benpensante riservava all'esercito e ai suoi ufficiali:

Per quanto non sia possibile affermare che in Italia esista un elevato spirito militare, si può tuttavia asserire che ciò dipende, fra l'altro, anche dal fatto che il metodo da noi seguito è il meno idoneo a mantenere quel poco spirito militare che pure esiste. Nulla in Italia induce ad amare l'Esercito. In Francia vi è chi oltraggia la bandiera e chi reverente la saluta, presso di noi vi è chi cerca infangarla e chi non le rivolge attenzione alcuna. Là l'odio e l'amore qui l'odio e l'indifferenza forse peggiore, per le sue conseguenze, che l'odio netto e dichiarato. Il buon cittadino crede fermamente di aver compiuto tutto il suo dovere quando ha concorso colla sua borsa alle spese militari e nessuno gli dice che questo è il minimo dei suoi doveri, nessuno gli dice che, oltre al suo denaro, l'Esercito e l'Armata hanno diritto al suo amore ed alla sua costante ed affettuosa premura (pp. 31-32).

A questa indifferenza del paese va attribuito il malesere degli ufficiali:

Il disagio morale di cui soffre il corpo degli ufficiali non dipende

unicamente dalle cause che volgarmente si indicano, e che sono, più o meno, di indole materiale [...]. L'Esercito ha sofferto, in tutti i modi, dell'abbandono nel quale è stato lasciato per lunghi anni, abbandono che ha prodotto il rilasciamento di tutti quei vincoli di disciplina e di saldezza che costituiscono la vera forza dell'Esercito [...].

Perché l'ufficiale ritrovi la sua fede è necessario che senta che egli lavora realmente per qualche cosa di altissimo, per qualche cosa che interessa la nazione intera; e perché l'ufficiale non venga turbato e deviato dall'ambiente che lo circonda, perché si conservi rispettoso al principio di autorità che attorno a lui è sconosciuto, perché si mantenga disciplinato mentre attorno a lui non esiste disciplina che contro lo Stato, è necessario che il suo spirito venga elevato, che lo circonda l'amore della nazione, che il suo scopo possa tutto assorbirlo (pp. 28-30).

Douhet esprimeva con la consueta incisività i sentimenti di amarezza largamente diffusi tra gli ufficiali dell'esercito, che la politica giolittiana di riarmo e poi la guerra di Libia avrebbero attenuato, ma non risolto.

#### Note

(1) Museo del Risorgimento di Milano, Archivio Guerra, Cartella 125, n.6935, fasc.C. La memoria è in copia dattiloscritta, con correzioni a mano, in buone condizioni di conservazione, ma assai irregolare nell'uso delle maiuscole. Citata e brevemente riassunta da E. CANEVARI, in "La Stampa", 17 luglio 1938, nel primo della citata serie di articoli su *Vita e idee del generale Giulio Douhet*. Le indicazioni di pagina fornite si riferiscono al dattiloscritto.

## VI. Gli articoli d'aviazione (1910-1911)

Come abbiamo visto, gli articoli di automobilismo militare erano in parte il riflesso degli studi di Douhet nel campo delle applicazioni dell'elettrotecnica. La vocazione aeronautica nacque invece improvvisa e non preceduta da studi tecnici, ma più che altro fatta di intuizioni. Non sono chiari quindi i motivi che lo spinsero ad abbandonare il problema della motorizzazione militare alla metà del primo decennio del secolo in un momento in cui vi era indubbia necessità di teorici che guidassero i primi organici tentativi di trasformazione del nostro esercito e premianti erano gli studi pubblicati sulle riviste militari (1). Non possiamo tuttavia esimerci dal notare come ancora nel 1910 egli si ostinasse a non considerare con la dovuta attenzione i progressi compiuti "dallo automobile" ed avvertisse nell'introduzione al suo primo articolo di aeronautica, mettendo in guardia contro i facili entusiasmi che accompagnavano l'introduzione dei nuovi ritrovati della tecnica quali l'automobile e l'aeroplano, che:

negli usi di guerra, chi lo sognò [l'automobile], supremo strumento di vittoria, mezzo adatto a lanciare, con fulminea rapidità, le estreme riserve sul punto decisivo del campo di battaglia, dovette accontentarsi, all'atto pratico, di vederlo relegato in seconda linea, umile, per quanto utile, mezzo di trasporto di razioni di pane e di quarti di bue (2).

Fu forse proprio il fatto che gli automezzi gli parevano condannati a un ruolo secondario nella guerra futura a determinare Douhet a non occuparsene ulteriormente.

L'interesse di Douhet per l'aeronautica si manifestò improvviso e dominante nel 1910 (e non nel 1909, come egli stesso scrisse e le biografie generalmente ripetono) (3). Dirigibili e palloni non avevano mai attirato la sua attenzione, né mai egli riconoscerà loro una qualche importanza. Fu invece lo sviluppo degli aeroplani a destare il suo interesse.

Il primo scritto di aeronautica di Douhet è, con ogni verosimiglianza, l'articolo *Le possibilità dell'aereonavigazione*, datato "Spezia, 10 marzo 1910" e pubblicato sulla "Rivista Militare Italiana" di luglio e subito dopo sulla "Rivista delle comunicazioni" dell'agosto. Si tratta di un approccio generale al problema, ampio e equilibrato.

Nel luglio seguente, a Bardonecchia, Douhet scrisse sei articoli che sotto il titolo generale *I problemi dell'aereonavigazione* apparvero sul giornale politico-militare "La Preparazione" tra il 16 e il 28 luglio 1910 e subito dopo in un opuscolo che conobbe una certa diffusione (4) e fu poi in buona parte ristampato dal generale Pantano nel volume *Le profezie di Cassandra*.

Questi articoli, in cui Douhet esprime con la consueta lucidità ed efficacia polemica la sua piena fiducia nel

grande futuro dell'aviazione, sono noti a tutti gli studiosi. Non sono però gli unici del periodo, perché Douhet ne riprese i temi centrali in un articolo del 20 agosto sul "Giornale d'Italia" (il primo di una lunga serie di interventi sulla grande stampa a favore dell'aviazione) (5) e sviluppò la sua battaglia su "La Preparazione" con altri sette articoli tra agosto e settembre 1910, un trattato di *Nozioni elementari di aereonautica* pubblicato in sedici puntate tra gennaio e marzo 1911, e altri dieci articoli apparsi tra il giugno e settembre 1911 (finora ignorati dagli studiosi), nel quadro dell'ampio e vivace dibattito sull'aeronautica sviluppatosi sul giornale con una sessantina di contributi (oltre a quelli di Douhet) nel 1910-11 (6). Dopo il settembre 1911 la produzione di Douhet conobbe una pausa; possiamo quindi considerare unitariamente i suoi articoli del 1910-11, che fecero conoscere il suo nome negli ambienti aviatori, tanto da motivare la sua destinazione al Battaglione aviatori nell'estate 1912.

Il primo contributo di Douhet al dibattito aeronautico (l'articolo citato sulla "Rivista Militare Italiana") è particolarmente misurato e metodologicamente corretto, senza quell'assolutismo che aveva contraddistinto i suoi scritti di motorizzazione militare, e mirava ad attenuare i facili entusiasmi che accompagnavano l'introduzione dei nuovi ritrovati della tecnica quali l'automobile e l'aeroplano. L'occasione per il pezzo gli veniva offerto dall'articolo di un tal dottor Odorico sulle pagine del "Corriere della sera" del 6 gennaio 1910, in cui si prevedeva il prossimo utilizzo dei velivoli come mezzi di trasporto tra i più economici. Douhet paragonava le conclusioni dell'articolaista del "Corriere" alla diffusa paura di un'invasione aerea, che sembra regnasse in Gran Bretagna, giudicando entrambe fantasticherie irrazionali "per quanto rigidamente logiche". Anche se la guerra di Libia avrebbe ridimensionato la sua modesta lungimiranza sulle possibilità dei mezzi automobilistici, l'approccio pragmatico di Douhet è un riflesso della situazione tecnologica del 1910. L'analisi che egli conduce sulle possibili applicazioni dell'aeronautica parte dal seguente presupposto:

L'aereonavigazione è un mezzo di traslazione che trovasi in uno stadio di completa evoluzione; noi non possiamo prendere a base dei nostri ragionamenti il momento presente che non esiste più essendo già passato; dobbiamo invece spingere lo sguardo nell'avvenire e domandarci quali perfezionamenti l'ingegno e lo studio dell'uomo possono arrecare ai mezzi attuali, e cercare di definire quali siano le possibilità umane per quanto riguarda la traslazione aerea.

Determinate queste possibilità noi ci domanderemo quali applicazioni pacifiche e guerresche potranno usarne, e poiché ogni applicazione avrà speciali caratteri ed esigerà determinate condizioni, il nostro studio sarà utile in quanto che servirà a guidare gli sforzi e i lavori dei tecnici nella direzione più conveniente al concretamento di mezzi, con caratteri particolari e soddisfacenti a condizioni speciali, più propriamente atti alle



varie esigenze.

Questo sistema eviterà a noi di chiedere ai tecnici l'impossibile, eviterà ai tecnici di concretare apparecchi dei quali noi non sapremmo che farcene (p. 1306).

La proposta di un momento di riflessione sulle possibilità dell'aviazione e sul suo sviluppo organico non era fuori luogo: da un lato l'industria aeronautica nazionale si era sviluppata in maniera caotica con ben 25 ditte costruttrici in attività nel 1910 (ma nessuna di esse si distingueva per l'originalità o le buone caratteristiche dei velivoli prodotti) (7); dall'altro era in atto in Parlamento un'accesa discussione sul finanziamento dell'aeronautica, che si concretò nella legge n. 422 del 10 luglio 1910 che assegnava l'elevata somma di 10 milioni di lire per la costruzione di dirigibili, aeroplani ed impianti. Non erano mancate, poi, aperte critiche alla condotta del ministero della Guerra in merito alla politica aeronautica e il giornale "La Preparazione" diretto da Enrico Barone, già insegnante di Douhet alla Scuola di guerra, se ne era fatto portavoce già nel 1909. Latente era infine la polemica tra i sostenitori del dirigibile e quelli dell'aeroplano. Douhet, in quest'ultima diatriba, non sembra per il momento parteggiare per nessuna delle due soluzioni. Riconosceva la maggior affidabilità del dirigibile in quel particolare momento dell'evoluzione tecnica, ma razionalmente attribuiva all'aeroplano più ampie possibilità di raggiungere migliori prestazioni col passare del tempo. Ammetteva infatti che:

1) Né il dirigibile né l'aeroplano, né altro mezzo possibile in relazione alle presenti cognizioni meccaniche, è atto al trasporto aereo di grandi pesi; fra il dirigibile e l'aeroplano il meno atto è quest'ultimo;

2) Ammessa una uguale sicurezza e facilità di volo, l'aeroplano presenterà una maggiore rapidità di traslazione che non il dirigibile e sarà di quest'ultimo meno ingombrante, meno costoso, il più diffuso.

Per converso, il dirigibile presenterà qualche vantaggio sull'aeroplano potendo godere di una più grande autonomia e quindi meglio prestarsi a lunghi viaggi senza sosta (p. 1310).

La sostanziale situazione di parità tecnica fra il più leggero ed il più pesante dell'aria si traduceva in impieghi bellici diversificati. Douhet si dichiarava convinto che la limitazione nel carico utile di entrambi i mezzi li avrebbe relegati a "piccole operazioni ausiliarie" e non avrebbe permesso ad essi di "modificare, gran fatto, la fisionomia della guerra moderna" (p. 1312). Gli elevati tempi di radunata per terra di un esercito nemico permettevano alla cavalleria di soddisfare "egregiamente" il servizio di ricognizione (p. 1313), limitando di molto i servizi del mezzo aereo. Solo per mare si sarebbe notata l'utilità dei velivoli, ma la limitata velocità ed autonomia operativa dei velivoli non permetteva loro di essere di grande ausilio nelle operazioni navali. Con una notevole originalità Douhet affermava:

Vi è ancora da osservare che i mezzi aerei destinati alle ricognizioni debbono poter essere trasportati al seguito degli enti ai quali servono [...]. L'unico modo, che io veda, per eseguire una ricognizione di tal natura in mare è quello di lanciare alla scoperta navi velocissime trasportanti mezzi aerei, da tali navi, quando lo si riterrà opportuno, si faranno elevare gli aerei, i quali scoprendo vasti orizzonti potranno vedere prima di quello che potrebbero vedere le navi che li trasportano. Poi gli aerei ritorneranno a bordo, e le navi saranno naturalmente in comunicazione radiotelegrafica colla squadra che proteggono. E sarà necessario che gli aerei possano staccarsi da bordo e ritornarvi senza che le navi si arrestino (p. 1315).

L'intuizione della necessità di una nave portavelivoli, oltre all'interesse per la collaborazione interforze (già presente nel saggio inedito del 1908), sono forse gli elementi più interessanti dell'articolo, che riecheggia l'iniziale opinione di Douhet sulle limitate possibilità del mezzo aereo quale arma offensiva. Manca infatti ogni accenno al concetto del "dominio dell'aria", anche se si fa strada l'idea che il velivolo può essere combattuto solo da un altro velivolo (pp. 1314-1315), e vengono sollevati dubbi sull'efficacia del bombardamento (pp. 1316-1317).

La rapidità dell'evoluzione del pensiero di Douhet, rispetto a questo primo articolo scritto nel marzo 1910, è dimostrata dalla nota serie di sei articoli intitolati *I problemi dell'aereonavigazione* apparsi nel luglio 1910 su "La Preparazione".

Il giornale era un trisettimanale politico-militare di quattro pagine nato nel 1909. Era diretto dal colonnello (in congedo) Enrico Barone, una delle menti più apprezzate dell'esercito (storico e critico militare e professore universitario di economia politica), e si rivolgeva essenzialmente agli ufficiali, occupandosi di politica in senso nazionalistico e governativo e soprattutto di politica e problemi militari e perseguendo una linea di rafforzamento dell'esercito e della nazione, anche se non mancava una certa apertura come testimonia il dibattito sull'aeronautica che si aprì nel 1909 sulle colonne del giornale.

Gli articoli di Douhet fanno seguito ai sette pubblicati da C.M. (un collaboratore regolare) tra il febbraio 1909 e il giugno 1910 in cui già appaiono molti dei temi ripresi da Douhet stesso ne *Le possibilità dell'aereonavigazione*, quali la necessità di un meditato sviluppo, senza entusiasmi eccessivi, e la scarsa utilità dei dirigibili. I sei contributi di Douhet rappresentano un'apertura precisa e consapevole della direzione del giornale che li introduce con il seguente corsivo iniziale:

Diamo posto volentieri al seguente importante studio del maggiore Douhet; il quale trattando con profonda competenza i problemi dell'aereo-navigazione, esprime, corredandoli di ampie prove, opinioni e giudizi che spesso sono in antitesi con quelli più comunemente e generalmente accettati. Il che, appunto, conferi-

sce allo studio un più vivo interesse per le discussioni cui potrà dar luogo. Le parti successive di questo studio del nostro nuovo e bene accetto collaboratore seguiranno a brevissima distanza la prima che oggi pubblichiamo (*I problemi dell'aereonavigazione* I).

L'interesse per le tesi di Douhet è dimostrato dal fatto che ad essi venne dedicato notevole spazio, venendo stampati in sei numeri consecutivi del giornale, che pubblicava non più di 6-8 articoli per numero, oltre ad una congerie di notizie minori. I pezzi sono noti a tutti gli studiosi ed è inutile commentarli analiticamente. Ci limiteremo ad osservare come essi fossero il risultato dell'intuizione (tutta cerebrale, di deduzione logica) della guerra aerea come guerra indipendente, di pari dignità, e dell'importanza del dominio dell'aria. Sono intuizioni originali che si concretano progressivamente nei sei articoli che iniziano svolgendo temi noti, come la superiorità dell'aeroplano sul dirigibile (affermazione ribadita in tutte le colonne de *I problemi dell'aereonavigazione*) e la necessità di "convinzioni, ferme, chiare e precise" (*I problemi dell'aereonavigazione* II), si sviluppano in nuovi concetti quali la possibilità di azioni offensive dall'aria (*I problemi dell'aereonavigazione* II), e introducono il tema fondamentale che l'aereo non è un mezzo ausiliario di esercito e marina, ma che il suo primo obiettivo è quello di combattere i velivoli nemici sul campo di battaglia aereo. Douhet ne trae la conclusione che è necessario costruire una flotta aerea, di pari dignità rispetto alle forze marine e terrestri, che deve acquisire il dominio dell'aria (*I problemi dell'aereonavigazione* III). Questi concetti vengono ulteriormente sviluppati nel quarto articolo, con una notevole dose di immaginazione in quanto nessun aereo era allora armato e modestissime erano le capacità di carico. Il ragionamento porta Douhet a richiedere aiuti per lo sviluppo dell'industria aeronautica nazionale sotto forma sia di sussidi statali sia di gare con premi, per indirizzarne le realizzazioni (*I problemi dell'aereonavigazione* V). Nell'ultimo dei sei interventi appare un discorso umanitario, che sarà ripreso in alcuni articoli del 1914-15 sulla "Gazzetta del Popolo": la guerra aerea non è inevitabile, è necessario proibirla con una convenzione internazionale in quanto una forte aviazione avrebbe permesso di raggiungere un vantaggio solo illusorio, che la potenza economica di un possibile nemico avrebbe potuto annullare. Sono queste intuizioni che certificano la capacità di Douhet di anticipare i tempi e di vedere grande, tenendo in poco conto le possibilità dei velivoli del momento. Il dominio dei cieli ed il combattimento aereo hanno infatti il sapore di pure astrazioni per mezzi completamente disarmati.

È invece di maniera la corretta percezione della superiorità degli aeroplani sui dirigibili, seppure spesso esposta in modo intelligente e chiaro, ma con molte

ripetizioni, in una polemica dura che mai trascende. Da questo lato Douhet si allineava agli altri critici dell'operato del ministero della Guerra che nel programma di spesa proposto dal ministero del Tesoro si doveva dotare di "9 dirigibili con 7 cantieri e 2 aeroscali smontabili; 10 aeroplani con due aerodromi provvisti dei necessari capannoni per ricovero degli apparecchi; un campo di aviazione ed una officina di produzione del gas idrogeno" (8).

Douhet riassume i principali concetti de *I problemi dell'aereonavigazione* in un articolo apparso sul "Giornale d'Italia", vivace e con qualche forzatura dovuta alla necessità di contenere il discorso nei limiti di poche colonne. La cosa più interessante, forse, è la decisione di Douhet di esporre le sue teorie su di un quotidiano di rilievo nazionale, ma anche il silenzio con cui i lettori lo accolsero, probabile sintomo del disinteresse dell'opinione pubblica verso i problemi aeronautici. Nessuno infatti ebbe ad obiettare che vi era una sostanziale differenza tra il dominio aereo e quello marittimo: l'essenza di quest'ultimo è infatti la guerra al traffico e non l'attacco alle coste.

Sulle pagine de "La Preparazione" si sviluppò invece un vivace dibattito che coinvolse molti autori, tra cui Enrico Barone, E.C., Carlo Montù ed il generale Bompiani. Le obiezioni furono molte e, per l'epoca, realistiche e corrette anche se non colsero il significato delle anticipazioni di Douhet. Era opinione comune dei critici che Douhet avesse esagerato: era necessario uno sviluppo moderato che contemplasse anche i dirigibili. E.C., in particolare, confutava il concetto dominio dell'aria, a suo vedere inutile in quanto nel cielo si dovevano compiere brevi azioni offensive contro obiettivi terrestri, e rifiutava il paragone con il dominio del mare, dichiarando inoltre utopistica la proibizione della guerra aerea. Le risposte di Douhet sono quasi sempre felici. Talora sostiene con molta chiarezza e capacità polemica (e molte ripetizioni) che il combattimento aereo è necessità ineliminabile e proprio per questo la fine dei dirigibili è segnata (*I problemi dell'aereonavigazione. La necessità del combattimento nell'aria*, 13/14 agosto 1910). Altrove riprende il suo pezzo "umanitario" chiarendo che "le forze aeree non possono far variare la posizione relativa delle potenze militari", quindi è inutile costruirle, non per umanizzare la guerra, ma per "rendere meno cara la pace". Se gli aerei fossero semplici ausiliari di esercito e marina, sarebbe impossibile proibirli, ma essendo forze autonome per quanto "timidelli, impacciati ed un poco incoscienti", un accordo internazionale sembra realizzabile (*I problemi dell'aereonavigazione. È "inutile" il combattimento "anche" nell'aria*, 18/19 agosto 1910).

Prendendo spunto dai fatti di cronaca, Douhet trova conferme alle sue teorie (niente dirigibili e una flotta aerea unitaria alle dipendenze dirette del ministro) dalle notizie provenienti dalla Francia (*I problemi*

dell'aereonavigazione. *Quello che fanno gli altri*, 23/24 agosto 1910); poi si lamenta dell'equivoco creato dagli aiuti all'aviazione italiana: occorre avere un'aviazione militare e non soltanto un'aviazione, inquadrando in distinti ruoli professionali i tecnici (costruttori e piloti) e i militari, i quali debbono solo studiare e provare l'utilizzazione dell'aereo in guerra (*I problemi dell'aereonavigazione. Il metodo*, 1/2 settembre 1910).

Non mancano brillanti esortazioni ad iniziare ad affrontare i problemi aeronautici (*I problemi dell'aereonavigazione. Lo stare alla finestra*, 10/11 settembre 1910), aspre polemiche (*I problemi dell'aereonavigazione. Discussioni e prove pratiche*, 17/18 settembre 1910) ed acute avvertenze a non confondere le imprese sportive con il progresso aeronautico: l'acrobatismo è dannoso, si ha bisogno di molti aviatori medi e di eccellenti aeroplani (*I problemi dell'aereonavigazione. Le Alpi violate*, 27/28 settembre 1910). Nei suoi sette articoli dell'agosto-settembre, in sintesi, Douhet non amplia ulteriormente le proprie teorie, ma indulge nella confutazione delle opinioni diverse dalle proprie. I suoi temi ricorrenti, non sempre compiutamente sviluppati, sono:

- la necessità di uno sviluppo dell'aviazione italiana. Douhet non chiede produzioni in serie, ma esperimenti e prove pratiche, costruzione di prototipi e di aerei da addestramento, rimandando gli ordinativi in grande serie a tempi successivi ad esaustive prove pratiche. Il suo programma è quindi moderato e realistico, anche se fisiologicamente rifiuta i dirigibili;
- l'avversione contro le imprese sportive. Richiede ottimi mezzi e buoni piloti, non eroi;
- la creazione di un comando unico ed indipendente dalle sue forze armate, a cui attribuire le responsabilità dello sviluppo dell'aeronautica;
- la riaffermazione che il combattimento nell'aria è necessario e ineliminabile, anche se stenta a concretarsi il concetto di "dominio dell'aria";
- l'insistenza sulla necessità di pensare militare anche per l'aviazione. Il concetto rimane vago, anche perché era difficile pensare militare concretamente nel 1910, al di là di affermazioni generiche su esplorazione e bombardamento, ma è molto interessante perché ritroveremo in tutta la produzione di Douhet la separazione tra aspetti tecnici e militari, tra materiale ed impiego bellico. Per ora egli si limita ad accennare la differenza tra i piloti degli aerei e gli ufficiali che li utilizzano per le operazioni.

Riassumendo, questi sette articoli sono generalmente belli, ben scritti, senza troppe divagazioni, con una polemica ferma, ma non esagerata. Nel 1910 Douhet pubblicherà a fine anno un ottavo articolo su "La Preparazione", in cui annunciava le sue *Nozioni elementari di aeronautica* pubblicate in sedici puntate dal gennaio al marzo del 1911.

La rimanente produzione di argomento aeronautico

del 1911 è deludente. Il tentativo di Douhet di giustificare le proprie affermazioni con dimostrazioni che egli vorrebbe tecniche porta alla luce solo la sua conoscenza lacunosa e superficiale dell'aerotecnica. Non ci dilungheremo quindi né sulle *Nozioni elementari* né sui successivi dieci articoli pubblicati tra giugno e settembre in quanto l'avversione di Douhet per i dirigibili sembra accecarlo e la polemica condotta diventa poco lucida e sterile, mentre la difesa dell'aeroplano è soprattutto basata su opinabili ipotesi tecniche. Singolarmente si assiste ad un'involuzione nella produzione letteraria di Douhet, in cui la brillante intuizione che aveva caratterizzato gli articoli del 1910 cede il passo ad inutili ripetizioni di scarso impatto.



(1) Il progetto di legge Casana per la creazione di due compagnie automobilisti venne mantenuto nella riforma Spingardi (legge n. 515 del 17 luglio 1910). Sul progetto organico di applicazione del traino meccanico ai servizi dell'esercito e sui primi concorsi per automezzi (1909-1910) si veda A. PUGNANI, op. cit., pp. 45-54. Si ricorda inoltre che, in singolare analogia con quanto capiterà a Douhet, il colonnello ingegner A. Maggiorotti, attivo scrittore sul problema, fu il primo comandante del Battaglione automobilisti.

(2) Si cita qui l'articolo *Le possibilità dell'aereonavigazione* in "Rivista Militare Italiana", 1910, n. 7, pp. 1303-1319, firmato Giulio Douhet maggiore bersaglieri e datato Spezia, 10 marzo 1910, p. 1310-1311. Il pezzo venne ripubblicato con lievi modifiche di forma nella "Rivista delle comunicazioni" 1910, n. 8, pp. 758-771, a firma ingegner [sic] Giulio Douhet, capitano di Stato Maggiore. Entrambi gli articoli sono pubblicati anche in estratto, rispettivamente di pp. 19 e 14.

(3) Nel *Dominio dell'aria* e in vari scritti successivi Douhet data esplicitamente al 1909 i suoi primi articoli aeronautici su "La Preparazione". Si tratta di una svista, poiché questi sei articoli furono composti e pubblicati nel luglio 1910, come attestano la collezione del giornale e la datazione "Bardonecchia, luglio 1910" in calce agli articoli stessi. Per il terzo articolo abbiamo addirittura la data di completamento, 14 luglio, fornita da Douhet all'inizio del quarto articolo del 23-24 luglio.

(4) G. DOUHET, *I problemi dell'aereonavigazione* in "La Preparazione", sei articoli pubblicati il 16-17, 19-20, 21-22, 23-24, 26-27, 28-29 luglio 1910, poi in opuscolo con lo stesso titolo, Roma, Tip. "Roma", 1910, pp. 65. Nel testo dell'opuscolo, pp. 59-61, sono ripristinati 5 capoversi del sesto articolo, tagliati probabilmente per motivi di spazio, anche se Douhet su "La Preparazione" del 18-19 agosto 1910 accenna allo "smarrimento di alcune cartelle". Nel volume *Le profezie di Cassandra*, cit., sono ripubblicati i primi cinque articoli e non il sesto, in cui Douhet avanzava riserve umanitarie sullo sviluppo della guerra aerea, poco consona alla sua immagine affermata nel 1931.

(5) G. DOUHET, *La limitazione degli armamenti e la costituzione delle flotte aeree*, in "Giornale d'Italia", 1910, 20 agosto, p. 3, datato "Giomein, agosto 1910".

(6) Per l'elenco completo degli articoli di Douhet su "La Preparazione" rimandiamo alla bibliografia dei suoi scritti.

(7) Il *Primo annuario dell'aeronautica* (Milano, Touring Club Italiano, 1910) elenca infatti 25 costruttori di aeroplani e 7 di dirigibili (4 dei quali produttori anche di aerostati) in Italia.

(8) UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare italiana* vol. I, Roma, 1989 (edizione originale 1927), p. 80.

## VII. Al comando del Battaglione aviatori (1912-1915)

Il 1° luglio 1912 Douhet fu destinato al Battaglione aviatori, come comandante in seconda e capo dell'Ufficio tecnico (1). Il nuovo ordinamento dei reparti aeronautici dell'esercito, definito con la legge n. 698 del 27 giugno 1912 ed entrato in vigore il 1° luglio, prevedeva appunto la formazione di un Battaglione aviatori per l'inquadramento e lo sviluppo degli aeroplani militari, che si affiancava al preesistente Battaglione specialisti (cui restava la gestione dei dirigibili, palloni e relativi servizi), alle dipendenze dell'Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici militari, retto dal colonnello Mario Moris presso la Direzione generale d'artiglieria e genio del ministero della Guerra (2).

Il Battaglione aviatori era un organismo complesso e destinato ad un rapido sviluppo. L'organico provvisorio attribuitogli con la circolare ministeriale n. 297, pubblicata sul "Giornale militare" del 6 luglio 1912, comprendeva 44 ufficiali, 23 sottufficiali e 278 caporali e soldati, con uno stato maggiore (uffici comando, tecnico, manovra, amministrazione) e due comandi di compagnie aviatori (tutti alloggiati nella caserma "A. Lamarmora" di Torino, via Maria Vittoria) e una serie di distaccamenti: i campi scuola di Aviano, Pordenone e Somma Lombardo, il campo di esercitazioni di Mirafiori e le squadriglie mobilitate in Libia (Tripoli, Bengasi, Derna, Tobruk, Buchamek). Gli aerei in forza erano 91, di cui 41 Bleriot 50 e 70 Hp, 10 M. Farman 50 e 70 Hp, 17 Nieuport 65 Hp e altri 12 tipi diversi (3). Già la gestione di un complesso così disparato e disperso si presentava non facile, ma molto di più richiedeva il ministero al comandante del Battaglione, che avrebbe dovuto provvedere non solo all'istruzione pratica e tecnica, all'amministrazione e alla disciplina del personale e allo studio di tutti i problemi tecnici riguardanti il nuovo servizio e all'organizzazione dei campi di aviazione e dei campi scuola, bensì pure all'"acquisto, collaudo e riparazione del materiale", osservando la massima economia, e nel medesimo tempo incoraggiando attivamente lo sviluppo di un'industria aeronautica nazionale; inoltre doveva seguire attentamente quanto accadeva all'estero, mettere a punto le norme di impiego dell'aviazione militare, aiutare le nuove iniziative aviatorie e stimolare l'interesse dei giovani per il volo (4). In una parola, il comandante del Battaglione aviatori aveva la responsabilità dello sviluppo dell'aviazione nazionale in tutti i suoi aspetti, senza altro aiuto che il controllo prevalentemente amministrativo del ministero, e infatti l'unico appoggio concreto che gli era prospettato era quello del genio militare per la gestione di immobili e terreni.

Tutte queste responsabilità ricaddero su Douhet, che non le aveva sollecitate. In un promemoria al gen.

Pollio, capo di S.M. dell'Esercito, dell'8 aprile 1912, Douhet aveva proposto la costituzione di un Ufficio di aeronavigazione militare e avanzato la propria candidatura per questo Ufficio, cui però attribuiva compiti di studio e promozione e non la gestione dell'aviazione militare italiana, che gli venne invece affidata nel 1912 con il Battaglione aviatori.

Il tenente colonnello Vittorio Cordero di Montezemolo, già comandante del 2° reparto del Battaglione specialisti e poi primo comandante del Battaglione aviatori, lo lasciò infatti dopo un paio di mesi (5).

Douhet assunse quindi in settembre il comando interinale del Battaglione fino al 7 agosto 1913, quando fu incaricato ufficialmente del comando, a far data dal 1° febbraio 1913. Fu nominato comandante titolare del Battaglione aviatori soltanto il 9 aprile 1914, subito dopo la sua promozione a tenente colonnello di Stato Maggiore (in data 5 aprile 1914). Il Battaglione aviatori era infatti assai più grosso e complesso di un battaglione normale; era quindi logico (oltre che prescritto dalla legge istitutiva) che il comandante titolare fosse un tenente colonnello. Il fatto che Douhet ne avesse la responsabilità come maggiore per oltre un anno e mezzo è segno della fiducia che riscuoteva presso il ministero e gli ambienti aviatori; ne derivano però alcuni inconvenienti per lui, come il fatto di non poter avere un comandante in seconda e di avere ai suoi ordini alcuni pari grado, come il maggiore Piazza, comandante del Gruppo manovra, il maggiore Vita-Finzi, capo dell'Ufficio tecnico, e il maggiore e poi tenente colonnello Vezzoni, capo dell'Ufficio amministrativo.

Nei due anni e mezzo circa in cui ebbe il comando del Battaglione aviatori, cioè fino all'11 febbraio 1915, Douhet dispiegò un'attività intensa in campi diversi. L'attenzione degli studiosi si è soffermata particolarmente sui suoi rapporti con l'industria aeronautica e l'ingegner Gianni Caproni, che anche noi ripercorreremo; ma è necessario anche mettere in evidenza la sua opera per lo sviluppo del Battaglione aviatori, ossia per la creazione di una forza aerea militare organizzata e per la definizione di una dottrina d'impiego.

Trattiamo questi temi rapidamente, senza pretese di completezza, rinviando per un approfondimento agli scritti di Douhet che pubblichiamo (quasi tutti inediti o poco noti).

## 1. LO SVILUPPO DEL BATTAGLIONE AVIATORI

Al momento della sua costituzione, nel luglio 1912, il Battaglione aviatori era un insieme di aeroplani disparati e piloti di varia origine, di cui solo due con brevetto regolare, senza strutture né organizzazione, con pochi campi scuola.

Gli unici reparti costituiti erano quelli di Libia, in

corso di scioglimento. In pratica, quasi tutto era da fare per mettere in piedi un'aviazione militare anche di limitate proporzioni e ambizioni. Il "primo progetto di ordinamento dell'aviazione militare italiana" (6) fu steso e pubblicato da Douhet nel dicembre 1912: prevedeva la formazione di 25 squadriglie su 4 apparecchi, più uno di riserva, con relativo personale e dotazioni, e in dettaglio 12 squadriglie di monoplani biposto, da assegnare ai 12 corpi d'armata dell'esercito, 4 per le colonie, 3 alleggerite (su 2 apparecchi) per le divisioni di cavalleria e 6 da posizione su biplani biposto (7). A un anno di distanza il Battaglione aviatori aveva raggiunto un'organizzazione assai più articolata e soddisfacente (8). Il comando era composto da un Ufficio comando, due compagnie per l'addestramento e la gestione del personale di truppa, un Ufficio amministrazione con un suo Consiglio di amministrazione, un Ufficio mobilitazione, un Ufficio tecnico che curava i rapporti con l'industria, seguiva lo sviluppo aviatorio, preparava il personale specializzato e sovrintendeva a officine e laboratori (nove, tra cui l'officina di Vizzola Ticino), un Ufficio materiale con un suo Consiglio di amministrazione, un Ufficio edilizia. I reparti di volo dipendevano dal comando del Reparto manovra, equiparato a un comando di battaglione, con un Gruppo scuole (campi di Malpensa, Aviano, Pordenone e uno per idrovolanti sul Trasimeno in via di costituzione) e tre Gruppi squadriglie a Torino, Milano e Roma, con 17 squadriglie su 7 apparecchi di cui 11 immediatamente mobilitabili, 1 mobilitata in viaggio per Tripoli e le altre in corso di costituzione (9).

Gli aerei disponibili erano un centinaio e un'altra cinquantina erano in collaudo o in costruzione, tutti di progettazione francese (M. Farman 70 Hp, Nieuport 80 Hp, H. Farman), costruiti però in Italia e con 7 Caproni in via di collaudo. I piloti militari erano 87 e le scuole funzionavano a pieno ritmo. In undici mesi le ore di volo erano state 3.270 e i Km percorsi 294.291, pari a sette volte e mezzo il giro del mondo all'equatore, come notava con orgoglio Douhet (10).

Sempre alla data del 1° dicembre 1913, la forza del Battaglione era salita a 127 ufficiali (sia in organico, sia comandati), 87 sottufficiali, circa 1150 uomini di truppa e 165 civili (ingegneri, impiegati e soprattutto operai) (11). Vale a dire che il maggiore Douhet aveva ai suoi ordini una forza superiore a quella di pace di un reggimento di fanteria, comandato da un colonnello e retto da tradizionali strutture collaudate, mentre il Battaglione aviatori era in fase di crescita accelerata, in cui quasi tutto era da inventare (a cominciare dallo spirito di corpo) (12), con i reparti dipendenti distribuiti in una quindicina di sedi diverse (da Torino a Pordenone e Roma) e con complessi problemi di rapporti con l'industria e di attenzione al progresso tecnico. Questi elementi vanno tenuti presenti quando si valuta l'azione di comando di Douhet, perché

troppo spesso la sua notoria intransigenza e le spigolosità del suo carattere, nonché le accuse non gratuite dei suoi avversari, hanno portato a ricordare soltanto gli aspetti più controversi della sua vasta attività (13). In merito va ricordato da una parte che Douhet si attirò due inchieste ministeriali (14) e che in almeno un caso un ufficiale da lui denunciato fu assolto (15), ma anche che le ispezioni ministeriali si conclusero con un verdetto a lui pienamente favorevole. Il 5 febbraio 1914 infatti il generale R. Brusati, che come comandante del corpo d'armata competente per territorio aveva condotto la prima inchiesta, trasmetteva a Douhet la seguente nota per gli ufficiali del Battaglione:

In seguito ad ordine del ministero della Guerra rivolgo per mezzo della Signoria Vostra a tutti gli ufficiali del Battaglione Aviatori un richiamo a quei sentimenti di solidarietà e cameratismo, la cui deficienza in molti è stata una delle cause principali del dilagare dei pettegolezzi e delle denigrazioni verso il Comando del Battaglione.

In effetti, ciò in gran parte non sarebbe accaduto se molti ufficiali, anziché accogliere quasi con compiacimento e farsi eco delle voci più o meno caluniose di interessati formulate circa l'andamento tecnico, disciplinare ed amministrativo, del Battaglione, sia da persone estranee allo esercito, sia da Ufficiali e talvolta di grado inferiore, avessero reagito contro tali denigratori, o quanto meno ne avessero riferito, come il sentimento del dovere militare loro imponeva, al Comando del Battaglione. La Signoria Vostra da parte sua dovrà ricorrere a misure di giusto rigore contro quegli ufficiali che in avvenire, venissero a mancare ai sentimenti di solidarietà e di cameratismo alla cui osservanza sono stati appunto richiamati con la presente (16).

In questo ambiente non facile Douhet tentava di portare ordine e serietà, con accenti che possiamo illustrare con le sue circolari agli ufficiali del Battaglione aviatori, parzialmente conservate presso l'archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica (17). La sua impostazione è chiaramente espressa nella prima di queste circolari:

L'aviazione militare, trascorso il suo primo periodo di preparazione, sta per diventare veramente una nuova arma, il cui impiego, se non può ancora esattamente e sicuramente definirsi, avrà certamente una grande importanza nelle guerre a venire. A noi è toccato l'onore di preparare questa nuova arma [...] Questo onore, che deve inorgoglierci, ci impone una somma di doveri e di impegni ancora più gravi e più precisi di quelli comuni alle armi sorelle (18).

Compiti militari dell'aviazione e alto senso dell'onore e del dovere: a queste due costanti dell'azione di comando di Douhet se ne aggiunge subito una terza, la lotta contro ogni forma di sperpero di tempo, di materiali e di vite. Ecco alcune delle sue caratteristiche esortazioni:

Nei campi scuola, il nome stesso lo dice, i Signori Ufficiali debbono considerarsi a una scuola, in un periodo di tempo della loro vita militarmente improduttivo, nel quale lo Stato compie dei sacrifici per far apprendere loro qualche cosa che più tardi

dovrà rendere.

Il loro preciso dovere in queste condizioni è quello di dedicarsi con tutte le loro forze ad apprendere per rendersi al più presto utili [...].

L'apparecchio è ancora un mezzo che presenta seri pericoli di impiego [...] è nostro dovere rendere minimi questi pericoli con tutti i mezzi che sono a nostra disposizione. Se si pensa che l'aver trascurato uno solo di questi mezzi può costare la vita di un uomo, la trascuranza può chiamarsi più che colpa: "delitto" [...].

Il materiale nostro è costosissimo, va quindi curato con intelletto d'amore, perché è roba che appartiene alla Nazione e non a noi (19).

Questi temi sono sviluppati nelle circolari conservate, che chiedono agli ufficiali del Battaglione una piena collaborazione a livello di proposte critiche e di studi (circolari 14 ottobre 1912, 6 marzo 1913, 12 gennaio 1914) (20) insistono sulla necessità di un allenamento graduale, ma sistematico sia al volo che alla sua utilizzazione a fini militari (circolari 25 ottobre 1912, 22 giugno 1913), dettano norme precise per le manovre del settembre 1913 con la cavalleria (circolare 9 agosto 1913), combattono la piaga tradizionale della raccomandazione (circolare 11 agosto 1913).

La richiesta di una maggiore efficienza a tutti i livelli è pressante, per un puntuale funzionamento della macchina burocratica (circolare 15 gennaio 1914), come per controlli tecnici più rigorosi, che devono salvaguardare sia gli interessi dello Stato, sia le vite degli aviatori (circolari 2 aprile 1914, 3 marzo 1914, 29 maggio 1914).

Un altro tema su cui Douhet insiste è la condanna di tutte le forme di individualismo ed esibizionismo dei piloti (circolari 21 luglio 1913, 22 luglio 1913, 4 agosto 1913 — ma il tema ricorre in gran parte delle circolari già citate). Si tratta di una costante di tutta la storia dell'aviazione, in cui è sempre presente la contraddizione tra la valorizzazione delle doti individuali di coraggio e iniziativa e le necessità di pianificazione e comando di una forza armata. Ma nel nostro caso questo elemento è particolarmente interessante, perché serve a spiegare come mai Douhet, convinto sostenitore dell'importanza dell'aviazione, non prendesse mai il brevetto di pilota, per il quale aveva tutte le doti fisiche e morali, né mai dimostrasse un interesse personale per il volo (21).

In realtà non fu mai il volo in quanto tale (con tutte le sue componenti di rischio e avventura) ad appassionare Douhet, bensì le sue applicazioni militari, come scriveva chiaramente nel 1912 (e tutta la sua produzione conferma):

Per l'aviatore militare, il saper montare l'apparecchio rappresenta semplicemente un mezzo mediante il quale egli può raggiungere il suo vero scopo, che è quello di poter compiere quelle speciali operazioni militari che dall'aeroplano possono svolgersi (22).



Ne derivava che il compito del comandante del Battaglione aviatori non era quello di volare alla testa dei suoi reparti (in preparazione delle manovre del settembre 1913 con la cavalleria Douhet prescriveva che i comandanti delle squadriglie non dovessero di norma volare, per meglio coordinare l'attività e le informazioni dei loro piloti, cfr. circolare 9 agosto 1913), così come il comandante di un reggimento di fanteria doveva organizzare l'attacco e non condurlo di persona. Douhet avrebbe volato molto e bene, se avesse pensato che questo rientrava nei suoi compiti — e invece era, secondo ogni evidenza, persuaso che il prestigio che poteva acquisire volando era secondario per il suo comando, anzi controproducente per la sua battaglia contro l'individualismo dei piloti. Il modello di comportamento che proponeva era un altro, più legato ai valori tradizionali dell'esercito che alla realtà della nascente aviazione:

Occorre imprimere alla squadriglia un vero e puro carattere militare. Uno dei maggiori difetti dell'arma nostra è l'individualismo ad oltranza, mentre la divisa comune dell'esercito è uno per tutti e tutti per uno. L'emulazione è una molla che va fatta giocare, ma alla emulazione individuale va sostituita l'emulazione di squadriglia e di gruppo (23).

C'è indubbiamente una certa contraddizione tra la capacità e versatilità, anche a livello dei mass media disponibili, di cui Douhet diede sempre prova nella battaglia per la diffusione delle sue idee sull'importanza dell'aviazione, e lo stile di comando molto più tradizionale che tenne nei due anni e mezzo in cui ebbe la responsabilità piena dell'aviazione militare italiana.

È difficile dire (e in merito non possiamo dare giudizi precisi) se avesse ragione Douhet a richiamare costantemente i suoi piloti al loro ruolo militare (che in quel momento significava la collaborazione con l'esplorazione dell'esercito) e alle tradizioni di rigore disciplinare e amministrativo, oppure se l'aviazione avesse allora bisogno di un leader capace di suscitare entusiasmi e di promuovere l'affermazione della nuova arma anche a livello pubblicitario. Sta di fatto che la storiografia aeronautica italiana, così larga di riconoscimenti a Douhet come teorico e propagandista del ruolo dominante dell'aviazione, ha fino ad oggi sostanzialmente trascurato di studiare la sua attività nei due anni e mezzo in cui (per la prima e ultima volta della sua carriera) egli ebbe la responsabilità effettiva della nascente aviazione italiana.

## 2. GLI STUDI SULL'IMPIEGO DELL'AVIAZIONE

L'attività di Douhet nei due anni e mezzo in cui tenne il comando del Battaglione aviatori non si limitò alla gestione del battaglione e ai rapporti con l'industria, ma si sviluppò anche nel campo dottrinale, con una

serie di contributi che acquistano rilievo particolare perché stesi e pubblicati non a titolo personale, ma nella sua qualità di responsabile dell'aviazione militare italiana. E infatti si tratta prevalentemente di relazioni e studi ufficiali, cui poco aggiungono gli scarsi articoli apparsi sulla stampa aeronautica (24). Dobbiamo premettere al loro esame che non è nostra intenzione, qui e altrove prendere posizione tra le tante interpretazioni della attività teorica di Douhet: ci limitiamo a fornire alcuni elementi di sintesi, rinviando per un approfondimento della discussione ai testi che pubblichiamo nel presente volume.

Il primo di questi testi è la *Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia* del dicembre 1912, già citata, che Douhet apre con una dichiarazione di fiducia sulle grandi possibilità militari dell'aviazione:

Varie e discusse sono le opinioni sull'impiego in guerra della nuova arma, la quale, secondo alcuni dovrà venire impiegata unicamente per eseguire ricognizioni ed esplorazioni, secondo altri dovrà integrare queste operazioni con offese dall'alto, secondo altri, in fine, dovrà combattere nell'aria per acquistarne il dominio.

Tuttavia, per quanto le opinioni possano essere diverse e disparate, una cosa è certa ed è quella che presso tutte le nazioni civili si tende a dare una importanza maggiore al nuovo mezzo di guerra [...] (25).

Sul piano pratico Douhet ritiene che, in attesa degli sviluppi del progresso tecnico, sia per il momento opportuno attenersi "ad un tipo di apparecchio avente qualità medie", ossia "una forte, ma non eccessiva velocità; un sufficiente raggio di azione; una portata di carico utile abbastanza grande; una buona visibilità". Quindi passa a trattare dei problemi concreti dell'aviazione militare italiana, i cui compiti sono implicitamente limitati all'esplorazione in stretto contatto con le unità dell'esercito.

Il secondo e più importante scritto di questo periodo sono le *Norme per lo impiego di aereoplani in guerra - Istruzioni provvisorie*, emanate tra la primavera e l'estate 1913 dall'Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici del ministero della Guerra, di cui però Douhet si attribuisce esplicitamente la paternità, salvo per le correzioni minimizzatrici apportate dagli uffici ministeriali (26). In queste *Norme* l'aviazione è vista soltanto come strumento di ricognizione:

L'aereoplano è un mezzo essenzialmente di comando. Il suo potere offensivo essendo minimo ed eccezionale, il suo potere difensivo nullo, il mezzo stesso è delicatissimo e si risolve ad essere un sistema di occhi che il comando può spingere, celermente, in tutte le direzioni, a grande distanza, con indipendenza quasi assoluta dalla volontà del nemico (27).

Quasi tutto il testo delle *Norme* è dedicato ai compiti di esplorazione dell'aviazione. Solo marginalmente si

rileva che un'offesa dall'alto è possibile, ancorché limitata dalla ridotta capacità di trasporto di proiettili offensivi. L'importanza della conquista del dominio dell'aria non è citata mentre dell'eventualità di combattimenti aerei si parla in questi termini:

Si ritiene da alcuni che nelle prossime guerre avverranno combattimenti nell'aria fra macchine aeree. La possibilità che ciò avvenga è chiaramente dimostrata dal fatto che nelle prossime guerre l'aria sarà percorsa da macchine aeree nemiche operanti a danno dei rispettivi avversari, e che quindi convenga abbattere le avversarie per rimaner padroni del campo. In questo ordine di idee lavora l'aviazione militare francese e presso di noi si sta in attesa attesa degli eventi. Comunque sia, oggi è prematuro parlare di combattimenti di tal fatta; se essi avverranno, saranno, per ora almeno, scontri singolari e irregolari (28).

Come si vede, il carattere ufficiale delle *Norme* degli altri suoi scritti come comandante del Battaglione aviatori costringeva Douhet a rinunciare a esporre le sue idee sulle possibilità future dell'aviazione in tutta la loro ampiezza, per concentrarsi sui problemi dell'impiego concreto degli aereoplani.

Sono interessanti in questo senso le poche pagine conservateci del "Notiziario del Battaglione aviatori" del 1913, creato da Douhet come strumento di studio e discussione (29), ed in particolare l'articolo *Impiego dell'arma aerea*:

L'aviazione militare ha avuto un così precoce sviluppo da indurre fatalmente nell'animo dei contemporanei due opposti fenomeni, e cioè nei misoneisti un senso di sfiducia e di avversione, negli immaginativi un senso di esaltazione e di esagerazione [...]. Chi nega non si è dato forse mai la pena di conoscere che sia l'aviazione, chi esalta precorre i tempi e giudica su quello che sarà.

Occorre invece mantenersi sereni sulla via di mezzo, che in questo caso è la migliore, e vedere quello che l'aviazione militare può darci e deve darci coi mezzi di cui dispone.

Questa è la vera parte pratica, quella che solo può fornirci dei risultati positivi e reali. Ciò non implica certamente il trascurare quanto il futuro potrà arrecarsi; anzi al futuro bisogna pensare perché lo studio e il lavoro dei perfezionamenti sia indirizzato su di una giusta strada (30).

Oggi, continua Douhet, l'aereo è "una macchina volante capace di portare un pilota, un passeggero, qualche chilogrammo di materiale diverso e materiali di consumo per tre o quattro ore di volo con una velocità media di 100 Km. all'ora". Queste prestazioni ne determinano chiaramente l'impiego militare: l'esplorazione sul nemico è il suo "primo ed essenziale compito", poi anche l'esplorazione e il collegamento delle truppe amiche.

Certo l'avvenire, ed il prossimo avvenire, permetterà di richiedere agli aeroplani qualche cosa di diverso dalla esplorazione, ma è da ritenersi che questa sarà ancora per lungo tempo il suo compito essenziale [...].

Certo l'avvenire porterà ad ingigantire l'arma dell'aria che verrà assumendo un carattere proprio svincolandosi completamente

dalla terra e dal mare. Nell'aria si combatterà come in terra ed in mare per la conquista del dominio dell'aria, dominio che permetterà ai volatori di dirigere le loro offese contro la terra ed il mare per agevolare la vittoria definitiva dei propri. Allora la funzione essenziale della forza aerea sarà il combattimento nell'aria e non più l'esplorazione sul nemico (31).

Sulla linea di queste considerazioni equilibrate, realistiche e nel medesimo tempo aperte al futuro, si muovono anche le altre pagine di Douhet conservateci per il periodo in cui tenne il comando del Battaglione aviatori, che sono tali da smentire le accuse di astrattezza e avventurismo mossegli da suoi avversari. Concessioni alla retorica e declamazioni non sempre misurate sul grande futuro dell'aviazione si trovano per questi anni soltanto negli scritti dichiaratamente propagandistici di Douhet, come la *Prolusione pubblica* tenuta nel gennaio 1913 (32).

### 3. I RAPPORTI CON L'INDUSTRIA

Già si è ricordato come sui rapporti intessuti da Douhet con l'industria si sia scritto finora soprattutto in chiave polemica e apologetica. In termini forzatamente schematici, non potremmo escludere che ciò sia dipeso da ricerche incomplete. La recente riscoperta degli atti della Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra, peraltro inclusi nella raccolta degli *Atti parlamentari* fin dal 1923, ha indotto alcuni a trarre deduzioni che travalicano quelle della Commissione stessa, pur utilizzando solo le conclusioni di quest'ultima. Altri, affidandosi esclusivamente all'archivio Caproni, hanno fornito interpretazioni utilizzando solamente la sua documentazione. Le opinioni di Douhet, poi, sullo stato dei materiali in dotazione all'aviazione militare sono mutevoli e possono ingenerare imbarazzo, passando esse dall'ottimismo alle caustiche critiche portate solo pochi mesi dopo il suo trasferimento da Torino. Questa incostanza di Douhet sembrerebbe confermare il giudizio non certo favorevole alla sua persona, che ebbe ad esprimere la Commissione d'inchiesta dalla somma delle deposizioni:

Pare però, per numerosi riferimenti di testi, che essendo pure il colonnello Douhet persona intelligentissima, geniale, facile scrittore, capace di trattare bene questioni generali, non avesse una vera e propria mentalità organizzatrice e mancasse oltre che di solida competenza tecnica in confronto degli ufficiali del Genio in aeronautica, di fredda rettilinea e chiara precisione nelle questioni di dettaglio (33).

Esula dai compiti dei curatori di una antologia dei suoi scritti giudicare la complessa personalità di Douhet. Non possiamo tuttavia esimerci dal fornire alcune indicazioni di ordine generale per meglio valutare l'evoluzione dell'aeronautica italiana negli anni

immediatamente precedenti la prima guerra mondiale e quindi, indirettamente, l'attività di comando svolta da Douhet al Battaglione aviatori. In via preliminare va sgombrato il campo dalle accuse radicali di impreparazione rivolte all'aviazione italiana alla vigilia dell'intervento. Da più parti si è con dovizia documentato l'imprevidenza dell'aeronautica italiana all'entrata in guerra (34), si dovrebbe tuttavia dimostrare sia che tale situazione non era comune alle altre nostre armi e che nel periodo di non belligeranza si sarebbe potuto fare qualcosa di più e di diverso, sia che le condizioni delle aviazioni estere erano notevolmente migliori. È oltremodo difficile trovare dati analitici affidabili sulla reale consistenza delle altre aviazioni belligeranti per l'impossibilità di distinguere tra velivoli in servizio di prima linea, di riserva o d'addestramento. Si possono desumere tuttavia degli ordini di grandezza sulla consistenza degli aeroplani e la disponibilità dei piloti (35) e da questo emerge come la situazione quantitativa italiana nel maggio 1915 fosse paragonabile a quella inglese un anno prima e nettamente inferiore a quella russa, francese e soprattutto tedesca all'agosto 1914. Il confronto quantitativo è tuttavia di minore importanza rispetto a quello qualitativo che si risolve in una sostanziale parità tra tutti i belligeranti.

Le nazioni dell'Intesa, come quelle della Triplice, si erano dotate tutte di tipi di velivoli che vennero avviati alla demolizione o destinati all'addestramento dopo le prime operazioni dall'esito deludente. L'esperienza bellica si rilevò immediatamente ben diversa dalle esercitazioni e la lezione degli eventi insegnò che i velivoli in uso erano tutti manchevoli di velocità sia in quota sia ascensionale, troppo vulnerabili negli attacchi in coda per la disposizione dell'elica (propulsiva) sia dell'equipaggio (con l'osservatore posto anteriormente al pilota). Anche l'osservazione dei tiri d'artiglieria diventò sempre più difficoltosa sia per il rapido perfezionamento delle tecniche di mimetizzazione sia per la mancanza di un rapido sistema di comunicazione con le truppe amiche.

La Francia, ad esempio, si trovò a dover operare una selezione del materiale di volo nell'ottobre del 1914, conservando i soli tipi Maurice Farman, Voisin e Caudron G3 e Morane, in attesa di qualcosa di meglio. Il fatto che la produzione italiana nel 1915 fosse incentrata proprio sui migliori tipi francesi e si attrezzasse per la riproduzione di uno dei più validi aeroplani di progettazione tedesca, porta a concludere che l'azione generale dei responsabili della nostra aviazione può essere certamente criticata, ma non condannata in blocco (36).

Veniamo ora alle scelte concrete della gestione Douhet. Non diversamente da quanto avveniva all'estero, la linea di condotta dei responsabili della nostra aeronautica militare non fu sempre chiara e univoca, ma

condizionata da irrisolte scelte programmatiche e da problemi contingenti. Infatti non si era deciso se privilegiare il dirigibile o l'aeroplano, e, per questi ultimi, la costruzione biplana o monoplana, così come regnava molta incertezza sull'opportunità di aiutare un'attività di progettazione originale rispetto al favorire la costruzione su licenza straniera. Questi dubbi si agitavano in un panorama caratterizzato da un lato dalla mancata assegnazione di sufficienti stanziamenti governativi, ma anche dall'indecisione sul come utilizzare i fondi ottenuti attraverso la sottoscrizione pubblica "Date ali alla patria" (37) e dall'altro da un'industria che non riusciva a spogliarsi di una mentalità dilettantesca.

In questa situazione non facile, lascia, tuttavia perplessi il modo con cui furono condotti i rapporti con alcuni costruttori aeronautici nazionali.

Quando Douhet arrivò al Battaglione aviatori la situazione del parco degli aeromobili era poco omogenea (38), e con i primi fondi concessi dal ministero si decise di costruire per la primavera dell'anno successivo 12 squadriglie di sette apparecchi, otto delle quali mobili (squadriglie di corpo d'armata) su monoplani e quattro da posizione su biplani (39). Mentre per i biplani delle quattro squadriglie da parco d'assedio vi fu una unanimità per la scelta del Maurice Farman da 70 Hp, più travagliata fu la decisione su i monoplani da adottare, rimanendo comunque sospetta la procedura con cui si affidarono tutte le commesse.

Attenendosi a quanto risulta dalla documentazione disponibile, Douhet proponeva in una sua relazione del 15 novembre 1912 che:

le divise 12 squadriglie, siano così costituite:

- a) una squadriglia con apparecchi Nieuport 100 Hp, per la quale si hanno tutti gli apparecchi (6 nuovi e 1 in Libia);
- b) due squadriglie con apparecchi Nieuport 80 Hp (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5);
- c) due squadriglie con apparecchi Bristol 80 Hp (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5);
- d) una squadriglia con apparecchi Nieuport 50 Hp (si avranno 4 apparecchi, ne occorrono altri 3);
- e) quattro squadriglie con apparecchi Farman M. 70 Hp (si avranno 20 apparecchi, mancano altri 4);
- f) due squadriglie con apparecchi Bleriot 80 Hp (questo tipo essendo nuovo richiede 14 apparecchi). Si propone di acquistarli in numero di 10 in base all'estimativo allegato e i restanti 4 mediante gli assegni già accordati col dispaccio 23 ottobre u.s. N. 3930 in sostituzione di 4 Bristol 50 Hp allora preventivati (40).

Per formare le 12 squadriglie dovevano quindi essere ordinati 31 velivoli a complemento delle commesse già in atto, e fra questi 5 Nieuport 80 Hp. Le commesse proposte da Douhet prestavano il fianco a critiche e dubbi che riassumiamo brevemente:

— si ordinavano o già si erano commessi i medesimi velivoli con tre diversi assortimenti di motore (i Nieuport);



— in tempi antecedenti alla citata relazione (ottobre 1912), veniva pubblicato a stampa un bando riportante le *Condizioni di concorso per la fornitura di areoplani militari da affidarsi all'industria privata*, contenente "Richieste all'industria nazionale di fornire ventotto areoplani tipo Bristol 80 Hp (concorso militare inglese 1912)", al quale nessun altro fuorché la licenziataria italiana, proprio per la specificità della richiesta, poteva ovviamente partecipare (41);

— sempre in tempi antecedenti alla citata relazione, il Battaglione aviatori aveva fornito indicazioni alla ditta Felice Buzio su come "inoltrare le proposte che crederà" riguardo una fornitura di velivoli Nieuport 80 Hp che "non sarà più di 5, ma di 14" nel caso "sorgessero difficoltà [per i contratti non ancora firmati]", ovvero non venivano bandite normali gare d'appalto, ma si utilizzavano al caso tutte le interpretazioni del capitolo su "la licitazione privata" delle leggi vigenti (42), intrattenendo rapporti privilegiati con alcuni fornitori;

— si disattendeva nello spirito ogni legge dello Stato, ammettendo alla licitazione privata ditte che si trovavano in difficili situazioni finanziarie (43);

— si ordinavano i monopiani Bristol Coanda da 80 Hp, commessi in Gran Bretagna in due soli esemplari, di cui il primo sembra abbia volato per soli 15 minuti ed il secondo precipitò causando la morte dei due membri dell'equipaggio il 10 settembre 1912, cioè ben prima del bando di concorso italiano. La causa dell'incidente fu trovata nell'errata progettazione delle ali che si erano staccate dalla fusoliera e il disastro venne strumentalizzato a tal punto da indurre il *War Office* a proibire l'uso di tutti i velivoli monopiani presso il *Royal Flying Corp* fino al febbraio 1913 (44).

Pare di capire che alla base di questi controversi atteggiamenti vi fosse la scelta di favorire a tutti i costi l'industria nazionale, e il primo lotto di commesse per le nuove 12 squadriglie premiò in buona parte l'industria italiana, in quanto solo 12 M.Farman 70 Hp e 2 Bristol 80 Hp vennero ordinati alle rispettive case straniere, mentre altri 16 M.Farman 70 Hp e tutti i Bleriot 80 Hp vennero commessi alla torinese SIT (con un'importante partecipazione azionaria di Louis Bleriot), 12 Bristol alla Caproni e i 28 Nieuport, razionalmente tutti del tipo da 80 Hp, vennero distribuiti a pioggia fra la Wolsit (9 velivoli) e la Macchi (13 apparecchi) che nessuna esperienza avevano in quel genere di costruzioni, riservando solo 6 aeroplani alla già nota Asteria di Torino. La necessità di inviare una squadriglia a Tobruk fece ordinare alla SIT altri 4 Bleriot (2 da 50 Hp e 2 da 80 Hp), ma all'inizio di aprile del 1913, data di consegna prevista dai contratti, nessun velivolo era pronto. All'inizio dell'estate solo la torinese SIT aveva esaurito la commessa dei Bleriot e prodotto 10 dei 16 Farman ordinati e per tale motivo venne giustamente premiata con altri 14 Bleriot 80 Hp, in sostituzione dei "Bristol di Caproni [che] non

corrispondendo alle condizioni contrattuali furono respinti" (45).

La risoluzione del contratto dei Bristol, che nelle parole di Giulio Douhet doveva risultare "un apparecchio di primo ordine e superiore a quelli in uso al Battaglione", fu dovuta ancora alle ali e prostrò la ditta di Caproni, già provata anche dall'insuccesso nel primo concorso militare d'aeroplani (46), sino a portarla sull'orlo del fallimento.

In tale situazione, il comando del Battaglione aviatori, con sua lettera n. 725 del 16 giugno 1913, alla quale era allegata un'istanza del Caproni, prospettò al ministero la grave situazione in cui veniva a trovarsi il Caproni nei rovesci subiti, non senza tacere che nello interesse generale dell'aviazione sarebbe stato utile non lasciare cadere in rovina la casa Caproni, che anzi sarebbe stato opportuno, sotto una forma qualsiasi, sussidiare la casa Caproni in modo che essa avesse potuto sostenersi ancora, superando così una crisi in cui era caduta più per colpa altrui che propria.

Il comandante del Battaglione aviatori del tempo, chiamato a Roma, per discutere tale grave argomento, continuò a sostenere l'opportunità di aiutare Caproni, proponendo anzi l'acquisto dell'impianto di Vizzola Ticino e l'assunzione in servizio, quale ingegnere straordinario per l'aviazione, del Caproni stesso.

L'acquisto di Vizzola Ticino formò oggetto di critiche, non sempre serene ed obiettive, ed anche da parte delle commissioni d'inchiesta che ebbero a inquisire sul Battaglione aviatori furono fatti apprezzamenti sull'argomento. Che la premura di prendere una decisione non lasciasse l'opportunità di un esame profondo ed analitico, può anche in linea generica, ammettersi [...] (47).

Il riuscito interessamento di Douhet affinché il ministero della Guerra evitasse "il temuto fallimento della ditta Caproni che aveva allora un piccolo stabilimento a Vizzola Ticino [...] che la mala riuscita di certa costruzione di apparecchi Bristol aveva ridotto a mal partito" (48), comprendone lo stabilimento ed assumendo l'ingegner Gianni Caproni quale dipendente civile del Battaglione stesso, aumentarono le dicerie nei confronti del comandante del reparto che fu oggetto di una serie di lettere d'accusa anonime. La popolarità di Douhet era infatti già stata scossa dalle vivaci polemiche sollevate dalla sua carica di presidente della commissione esaminatrice del primo concorso militare per motori e velivoli dell'aprile 1913. I criteri, infatti, con cui vennero ammessi alle prove solo 16 aeroplani dei 32 (o 30) iscritti, furono giudicati ispirati "alla disciplina del concorso" da alcuni, ma altri li considerarono solo arbitrari e parziali (49). Il concorso si concluse con un insuccesso, che si sommò all'infelice esito di alcune delle contemporanee commesse, affidate a ditte che si rivelarono incapaci di costruire velivoli soddisfacenti o non detentrici della licenza di riproduzione (50).

Erano questi gli incerti che si dovevano affrontare con un'industria che mancava di "specialisti e maestranze adatte" e che si era avvicinata all'aviazione con l'errata opinione che il costruire velivoli "fosse cosa facile e largamente remunerativa" (51). Malgrado tutti questi

errori e incertezze nell'assegnazioni delle commesse, rimane tuttavia inconfutabile che il 1913 risultò un anno positivo per la nostra aviazione, che costituì 17 nuove squadriglie, tutte dotate di materiali nuovi e scelti fra le migliori costruzioni francesi dell'epoca (tranne la seconda squadriglia di Milano che venne fornita di 7 Caproni), e questo sviluppo portò ad un consolidamento dell'industria aeronautica nazionale, che si ridusse alle sole SIT, Nieuport Macchi e "Savoia", dotate tutte di una buona capacità (52).

L'azione di comando di Douhet diede buoni risultati anche nella gestione delle Officine del Battaglione, che si avvalevano dell'opera di Gianni Caproni e che iniziarono a sperimentare e a produrre nuovi apparecchi. Ispirandosi al brevetto di Douhet per un "Sistema automatico di equilibrio longitudinale e laterale per aeroplani" (53), venne costruito il monoplano Caproni Ca 25 che a fine giugno del 1914 volò due volte con il pilota Emilio Pensuti, in entrambi i casi per poco più di un'ora e a comandi bloccati (54). La notizia apparve sulla "Gazzetta dello Sport" e questo valse un nuovo rimprovero ministeriale a Douhet che nella prima decade di luglio era stato nuovamente inquisito a seguito di una lettera anonima (55).

Erano i prodromi di altri problemi disciplinari in cui Douhet sarebbe nuovamente incorso nel 1914 a causa del nuovo bombardiere Caproni di cui divenne accanito fautore, poco dopo la comunicazione del risultato complessivo delle due inchieste a suo carico, quella Brusati e quella Ragni, "risultato che conteneva elogi per il mio lavoro e confermava la piena fiducia del ministero", come ebbe a scrivere egli stesso all'ufficiale istruttore del tribunale militare di Codroipo, il 16 settembre 1916 (56).

La leggenda creatasi attorno alla sua opera rende oggi molto difficile distinguere quanto Douhet abbia realmente fatto da quanto gli è stato arbitrariamente attribuito: per un certo periodo di tempo infatti tutto quanto venne costruito o sperimentato al Battaglione, è automaticamente attribuito alla sua inventiva. Così la macchina fotografica per aeroplano costruita da Carlo Piazza diventò quella inventata da Douhet, e l'automatica per riprese aeree Zollinger a pellicola fu ridenominata Douhet-Zollinger (57); incerta è pure la paternità ultima dell'automobile a trazione aerea che alcuni dicono costruita su suoi disegni e che Gianni Caproni pure rivendica affermando che nel 1912 "ideai un automobile a propulsione aerea a elica, da impiegarsi nelle zone desertiche", ma che tuttavia l'esercito francese aveva già sperimentato alcuni anni prima in Marocco (58).

Veniamo ora alla nota vicenda dei trimotori da bombardamento che costituì la causa specifica dell'esonero di Douhet. Il 27 gennaio 1914 il comando Battaglione aviatori aveva richiesto al ministero la somma di L.15.000 per la costruzione del primo bombardiere progettato da Caproni. I tre motori erano

situati nella carlinga centrale, e di questi uno azionava direttamente un'elica propulsiva mentre gli altri due, collegati tramite un gruppo differenziale, comandavano con l'interposizione di semi-assi e coppie d'angolo due eliche trattive poste all'estremità delle due fusoliere laterali. Nell'opinione dell'inventore, che brevettava il trovato il 20 febbraio 1914, questa particolare disposizione permetteva di ottenere una maggiore sicurezza di funzionamento in quanto ciascun motore garantiva da solo il sostentamento del velivolo.

Di diversa idea era il ministero che ebbe a rilevare che:

il progetto era fatto in modo da dimostrare che se l'ingegner Caproni aveva realmente una notevole conoscenza del problema aviatorio, l'apparecchio non rappresentava dal lato meccanico la soluzione più felice e più semplice del difficile problema. La disposizione quindi dei motori fu senz'altro respinta dall'Ufficio tecnico del ministero, e venne [propriamente dall'allora capitano Ricaldoni] indicata una migliore soluzione che costituì il merito principale di questo apparecchio, quella cioè di tenere i motori [indipendenti tra loro] (59).

Venne quindi autorizzata la costruzione del prototipo che a conti fatti costò più del doppio del preventivato. Nell'ottobre 1914 il velivolo compie i primi voli di collaudo pilotato da Emilio Pensuti e sembra che Douhet avanzasse la richiesta di produrne immediatamente quaranta esemplari. Alla non immediata decisione favorevole del ministero si contrappose un articolo apparso sul "Corriere della Sera" del 9 dicembre 1914 in cui si annunciò che al "campo militare di Vizzola Ticino si stava da qualche giorno sperimentando con successo un nuovo grande aeroplano di concezione e costruzione italiana". L'articolo forniva molti particolari tecnici, annunciando che "l'ingegner Caproni ha in corso studi per la costruzione di un 600 e di un 1000 Hp" e soprattutto avvertiva che alle prove avevano presenziato i senatori Carlo Esterle e Giuseppe Colombo e i commendatori Alberto Johnson ed Arturo Mercanti.

La Commissione d'inchiesta per le spese di guerra ricorderà in proposito:

il 9 dicembre un comunicato del commendatore Mercanti nel "Corriere della Sera" dava notizia che il collaudo era avvenuto già di fronte ad una Commissione industriale [sic], inavvertito il ministero. Da ciò, provvedimento che allontanò dal Comando Battaglione aviatori il maggiore Douhet, rinuncia ai servizi dell'ingegner Caproni come impiegato della Amministrazione; ma dati i risultati "veramente notevoli" dell'apparecchio e l'impossibilità di poterlo costruire in serie negli stabilimenti "militari, il ricorso al gruppo industriale di cui il Mercanti appariva il capo. E con lettera 29 dicembre 1914, n. 6715, la Amministrazione Militare commetteva alla Società Milanese formatasi la costruzione di 12 apparecchi al prezzo di lire 135.000 ciascuno. dando ad essa in affitto lo stesso stabilimento di Vizzola Ticino [c.vo nostro] (60).

Altri hanno già commentato l'abnorme procedura spiegandola in termini di possibili pressioni politiche

esercitate dall'Esterle e dal Colombo, protagonisti di prima grandezza del mondo industriale e politico (61); è tuttavia sfuggito ai più che l'ordine venne passato al commendatore Mercanti in persona che in quel momento non possedeva alcuna officina, ma aveva solamente manifestato al ministero della Guerra l'intenzione "di costituire in Milano un gruppo di finanzieri, industriali, tecnici e propagandisti dell'aviazione agli scopi resi palesi, di sviluppare un programma complesso di studi, di esperimenti e di industria dell'aviazione, di costruire apparecchi militari [...] e procedendo per ora alla costruzione dell'apparecchio Caproni 300 Hp [...]" (62). Le conclusioni della lettera si spiegano probabilmente soltanto nel clima di riarmo accelerato che nel 1914-15 era condotto con largo ricorso all'iniziativa privata, senza riguardo ai costi:

Allo scopo poi di facilitare al gruppo, costituito da Vostra Signoria, l'esecuzione della commessa, questo ministero si impegna:

- 1) concedere in prestito al gruppo l'apparecchio modello senza motori esistente attualmente nelle officine di Vizzola Ticino, a quelle condizioni che saranno fissate in un apposito verbale, che sarà all'uopo stipulato;
  - 2) 3) concedere al Gruppo l'uso degli immobili demaniali costituenti il campo di aviazione di Cameri e l'uso del campo di aviazione di Taliedo compatibilmente però e subordinatamente agli obblighi contrattuali ai quali l'amministrazione militare è ora vincolata verso terzi ed a quelle condizioni e con quelle riserve e limitazioni che l'amministrazione stessa crederà di fissare nell'atto di cessione;
  - 4) concedere all'ingegner Gianni Caproni la rescissione del suo contratto di temporanea prestazione d'opera;
  - 5) concedere al gruppo la locazione d'opera diretta dalla direzione tecnica ed amministrativa e di tutta la mano d'opera non militare attualmente esistente a Vizzola Ticino;
  - 6) concedere al gruppo facilitazioni di pagamento ed acconti, con quelle formalità e sicure garanzie per l'amministrazione che nel contratto verranno fissate.
- Quanto alla richiesta concessione in fitto delle officine di Vizzola Ticino e relativo campo di volo, questo ministero si riserva di decidere, quando saranno definite alcune questioni di massima relative alle officine stesse (63).

Le polemiche suscitate da questi avvenimenti furono la causa immediata dell'esonero di Douhet dal Comando del Battaglione aviatori, che aveva cause generali nei suoi difficili rapporti con il ministero e in particolare il col. Moris suo diretto superiore. Su tali rapporti disponiamo soprattutto delle testimonianze e proteste di Douhet, che in sostanza accusava il ministero di non averlo appoggiato nel suo programma di potenziamento dell'aviazione italiana. In particolare sembra che Douhet mal sopportasse l'arrivo del colonnello Buffa, giunto per una missione ispettiva al Battaglione nel dicembre 1914, e s'indispettisse per i mancati unanimi riconoscimenti della sua tardiva opera di contenimento dei prezzi concessi al Mercanti, e quindi anche ai fratelli Caproni, per i velivoli da bombardamento. I velivoli venivano infatti comprati dall'amministrazione militare per una cifra pari a nove volte il

costo preventivato per lo sviluppo del prototipo, peraltro sopportato integralmente dall'amministrazione stessa, e difficilmente poteva accordarsi al Mercanti prima ed all'Esterle poi, o a chiunque altro appartenente di fatto alla cooperativa, il riconoscimento dei costi industriali di avviamento della produzione in uno stabilimento così munificamente donato dalla amministrazione.

All'inizio di questo paragrafo, accennavamo alla difficoltà di giudizio sull'operato di Douhet presso il Battaglione aviatori. Situazioni analoghe a quelle narrate non erano proprie solo dell'aeronautica italiana, ma caratteristiche del dilettantismo con cui molti si avvicinarono alla nuova arma. Pur con qualche difficoltà iniziale, l'acquisizione di nuovi mezzi da parte del Battaglione aviatori sembra quasi sempre dettata da una chiara visione sia delle necessità sia dei migliori campioni offerti dall'industria straniera. Diverso è il problema dell'indiscussa situazione di privilegio di cui poté godere Caproni, ma costui poteva vantare, come pare di capire, ben altri patrocini a livello politico, per cui non si può certo addebitare al solo Douhet, e comunque non esiste alcuna prova a suo carico, la colpa degli avvenimenti narrati: si può solo notare la facilità con cui il comandante del Battaglione aviatori si lasciò invischiare in imbarazzanti questioni, fino a pagare con l'esonero una situazione di cui era solo parzialmente responsabile. Questa constatazione può aver contribuito a convincere Douhet a presentare, all'inizio del 1915, le dimissioni dal servizio, per avere "maggior libertà per difendere l'aviazione" ed il suo operato (64).

Venne tuttavia invitato a ritirare queste dimissioni (che, in un momento politico-militare assai delicato, potevano essere male interpretate) e a raggiungere il suo nuovo incarico di capo di Stato Maggiore della 5ª Divisione di Milano.

Douhet presenta questo periodo della sua vita come pieno di ingiuste critiche portate al suo operato e di conseguenti acciacchi fisici. Sulla veridicità di questi ultimi non abbiamo altro che la sua testimonianza. Si può tuttavia notare che alla sua attività di comando, Douhet aveva affiancato dall'agosto 1914 quella assai intensa di giornalista per la "Gazzetta del popolo", di cui si parlerà nel prossimo capitolo. Sta di fatto che alla fine del 1914 venne deciso il suo allontanamento dal Battaglione aviatori ed il trasferimento come capo di Stato Maggiore ad un comando di divisione, a scelta di Douhet stesso fra quelle rimaste libere (Catanzaro, Chieti o Cagliari). L'opposizione di Douhet al provvedimento ebbe il solo effetto di far cambiare la destinazione (Ancona) e a poco servì il colloquio con il generale Cadorna cui Douhet prospettò, alludendo a Moris, che "l'aviazione nostra era diretta verso lo sfascio e che non trovavasi in buone mani" (65). Presentate le dimissioni, queste vennero confermate per lettera pochi giorni dopo, ritirate e successiva-



mente confermate telegraficamente. La procedura di trasferimento aveva preso avvio, nonostante il telegramma, e l'11 febbraio 1915 Douhet fu destinato a Milano invece che Ancona, con due mesi di licenza per ristabilire la sua salute.

Appartiene a questo ultimo periodo un promemoria intitolato *Situazione dell'aviazione militare alla fine di maggio* (66), somma di giudizi opinabili e di rancorose affermazioni indirettamente rivolte al Moris. È vero che i Macchi Nieuport Parasol furono un fallimento per la continua perdita delle ali, ma in questo furono battuti da gli ancor più modesti Caproni 100 Hp Parasol, che solo Douhet, che ne aveva patrocinato la costruzione, poteva giudicare "eccellente sotto tutti i rapporti" (67). Gratuita ed erronea è l'affermazione che l'Aviatik si fosse dimostrato "inferiore ai tipi francesi ed inglesi, specialmente per deficienza di velocità e di qualità manovriera". Risulterà il miglior ricognitore usato dagli italiani, SVA escluso, e dovrà essere riadottato dopo il precipitoso pensionamento all'apparizione dei disastrosi SIA 7 e Pomilio.

Dallo scritto appare che tutto ciò che è avvenuto dopo il novembre 1914 è sbagliato e improvvisato da "persone nuove, stimabilissime, ma completamente ignare dello specialissimo servizio"; i piloti, poi, "hanno constatato l'avvicinarsi di provvedimenti svariati e contraddittori e la mancanza di una guida certa e sicura conscia dello scopo da raggiungere".

Il desiderio di ritornare alla guida dell'aviazione acceca Douhet e lo porta ad attaccare tutti e tutto ciò che è stato fatto dopo il suo allontanamento, difendendo, con scarsa abilità e ancor minore cognizione tecnica l'ingegner Caproni e soprattutto apparecchi da quest'ultimo progettati, ma da lui voluti.

Un giudizio complessivo su queste vicende non è facile. Ci sembra di poter dire che Douhet operò in un momento di sviluppo tumultuoso dell'aviazione, e commise certamente errori di valutazione nella scelta dei nuovi modelli e delle società che li dovevano costruire; ciò non toglie che indubbiamente a lui spetti una parte non piccola di merito nella crescita dell'aeronautica militare nel 1912-14, crescita non inferiore a quella delle altre aviazioni nazionali. E infine che le polemiche che accompagnarono il suo comando del Battaglione aviatori e in definitiva determinarono il suo esonero, erano dovute in gran parte alle sue scarse doti "politiche" verso i suoi ufficiali e il ministero, come verso tecnici e industriali interessati allo sviluppo dell'aeronautica.

#### Note

(1) Il 1° luglio è la data del trasferimento ufficiale di Douhet e della costituzione del Battaglione aviatori, ma il trasferimento effettivo è probabilmente un po' anteriore, perché Douhet figura come responsabile dell'Ufficio tecnico già nell'Ordine del giorno del 7 giugno, con cui il tenente colonnello Cordero di Montezemolo determinava l'organizzazione degli uffici del Battaglione in via di costituzione a Torino (come distacco del Battaglione specialisti in attesa dell'approvazione della legge e della costituzione formale). Così risulta alla data del 1° luglio 1912 del *Diario storico-militare del Battaglione aviatori* (conservato presso l'Ufficio storico dello Stato Maggiore Aeronautica, I Guerra Mondiale (d'ora in poi IGM), cart. 45).

(2) Accenniamo appena a fatti largamente noti, riepilogati nel recente volume A. FRASCETTI, *La prima organizzazione dell'Aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, 1986, pp.22 e sgg. Il volume non è esente da imprecisioni per quanto riguarda il servizio di Douhet presso il Battaglione aviatori.

(3) *Diario storico-militare*, cit., 1° luglio 1912. Le squadriglie in Libia dipendevano a tutti gli effetti pratici dai comandi locali e dal ministero ed al Battaglione aviatori spettava essenzialmente studiare le loro esperienze per lo sviluppo dell'aviazione in Italia.

(4) Cfr. le *Direttive e norme per il comandante del Battaglione aviatori*, dattiloscritto di 8 pagine senza intestazione né data, ma che dal testo risulta emanato dall'Ufficio di ispezione dei servizi aeronautici nel giugno 1912. Documento rinvenuto nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart.46.

(5) Non conosciamo la data esatta, ma già nel settembre 1912 Douhet firma come comandante interinale del Battaglione. Probabilmente da collegare a questo suo nuovo ruolo è il suo trasferimento il 30 agosto dai ruoli di fanteria al corpo di Stato Maggiore, del tutto insolito per un maggiore (gli ufficiali di Stato Maggiore prestavano normalmente servizio nel corpo come capitani e poi tenenti colonnelli e colonnelli, mentre come maggiori erano assegnati a un'arma). Un maggiore di Stato Maggiore era però più idoneo di un maggiore di fanteria a comandare un reparto atipico come il Battaglione aviatori, che contava ufficiali di tutte le armi, continuava a figurare come unità del genio e dipendeva dalla Direzione d'artiglieria e genio.

(6) Riprendiamo il titolo con cui la "Rivista aeronautica" pubblicò nel 1955 (n. 34, pp. 420-428) buona parte della relazione di Douhet del dicembre 1912, citata nella nota seguente.

(7) *Relazione sulla organizzazione dell'aviazione militare in Italia*, 10 pp. a stampa, datate Torino dicembre 1912, e firmate maggiore G. Douhet, comandante interinale del Battaglione. Documento rinvenuto nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, IGM, carteggio sussidiario, busta 288, fasc. 3 (1912).

(8) Cfr. *Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare*, 23 pp. dattiloscritte firmate il maggiore comandante del Battaglione, G. Douhet (firma autografa, senza data) (ma lo specchio accluso è datato 1° dicembre 1913), rinvenuta nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, IGM, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913).

(9) Nel 1914 il Battaglione aviatori avrà ancora la stessa struttura

di comandi, con una squadriglia a Venaria Reale, 4 squadriglie a Aviano, 2 a Padova, 2 a Pordenone, 1 a Piacenza, 4 biplani a S. Francesco, Brescia e Verona, campi scuola a Somma Lombardo e Mirafiori e per gli idrovolanti sul Trasimeno (Cfr. BATTAGLIONE AVIATORI, *Circolare a tutti i comandi e uffici dipendenti*, Torino, 14 dicembre 1914, firmata dal tenente colonnello comandante del Battaglione G. Douhet, rinvenuta presso l'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 46).

(10) Cfr. *Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare*, cit.

(11) Ibidem. All'inizio del 1915 gli ufficiali del Battaglione erano saliti a 136 (Cfr. *Annuario militare 1915, ad vocem*).

(12) Sulle rivalità interne alla nascente aeronautica si veda l'intervento dell'autorevole TIMONE, *Fratellanza d'armi*, in "La Preparazione", 15-16 ottobre 1910, che attribuiva i contrasti emersi nella Brigata specialisti, così gravi da provocare un'inchiesta ministeriale, alla ostilità reciproca degli ufficiali dell'esercito e della marina, i quali "sono e si sentono estranei gli uni agli altri".

(13) I suoi avversari lo accusarono tra le altre cose di avere concesso troppa autonomia ai comandi e uffici da lui dipendenti, con una delega estesa del diritto di firma. Anche se un giudizio preciso, in questo come in altri casi, non è possibile allo stato attuale degli studi, ci sembra che un decentramento effettivo fosse assolutamente necessario, se si considera la dispersione territoriale del Battaglione e la complessità dei suoi compiti. Eventuali abusi e insufficienze dei collaboratori di Douhet (scelti non da lui, ma dal ministero) erano lo scotto inevitabile della situazione.

(14) La conferma delle due successive inchieste nel promemoria inviato all'"ufficiale istruttore [sic leggasi ufficiale nel ruolo di giudice istruttore] del tribunale militare di Codroipo" (in A. MONTI, cit., pp. 210-223, p. 211). Mentre della prima inchiesta sono state trovate ampie tracce, la seconda, motivata da una lettera anonima ed affidata al tenente generale Ragni, è nota anche attraverso una frase del diario Caproni riportata da A. PELLICCIA, op. cit., pp. 30-31.

(15) Cfr. ATTI PARLAMENTARI, LEGISLATURA XXVI, SESSIONE 1921-23, CAMERA DEI DEPUTATI, N. XXI (Documenti), *Relazione della commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra* (d'ora in poi *Relazione spese*), 6 febbraio 1923, 2 voll., vol. I, p. 300.

(16) La nota di Brusati fu trasmessa a tutti gli ufficiali del Battaglione aviatori con la circolare n. 242, 18 febbraio 1914, rinvenuta nell'archivio dello Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 46.

(17) Archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cartelle da 41 a 46 relative appunto al Battaglione aviatori nel 1912-14. Si tratta ovviamente di una parte soltanto del carteggio del Battaglione, quella conservata dal ministero, di cui nel presente volume pubblichiamo un'ampia selezione.

(18) BATTAGLIONE AVIATORI, *Circolare riservata ai Signori Ufficiali*, Torino, 29 settembre 1912, firmata G. Douhet, maggiore comandante interinale del Battaglione (ibidem, cart. 46). È il primo documento conservatoci in cui Douhet firma come comandante del Battaglione.

(19) *Circolare 29 settembre 1912*, cit.

(20) Ci limitiamo a citare la data delle circolari, tutte provenienti dalle cartelle citate dell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica e in buona parte pubblicate nel presente volume.

(21) Per quanto ci consta, Douhet salì alcune volte su un aeroplano come osservatore, ma non si curò mai, allora e in seguito, di acquisire una reale pratica di volo, né di dare pubblicità alle sue limitate esperienze aviatorie.

(22) BATTAGLIONE AVIATORI, *Circolare a tutti i distaccamenti e uffici*, Torino, 19 ottobre 1912, firmata G. Douhet, maggiore comandante interinale del Battaglione, rinvenuta nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 46.

(23) BATTAGLIONE AVIATORI, *Circolare ai comandi dipendenti*, Torino, 22 luglio 1913, firmata G. Douhet, maggiore comandante del Battaglione, rinvenuta nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 46.

(24) Per l'elenco degli scritti di Douhet rinviamo alla bibliografia acclusa al presente volume.

(25) *Relazione sulla organizzazione dell'aviazione militare in Italia*, dicembre 1912, cit.

(26) *Norme per lo impiego degli aeroplani in guerra*, a cura dell'Ufficio di ispezione dei servizi aeronautici del ministero della Guerra, 26 pp. a stampa, rinvenute nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, IGM, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913). Douhet rivendica la paternità di queste *Norme* nel suo articolo *Riepilogando*, in "Rivista aeronautica", 1929, n. 11, p. 221.

(27) Ibidem.

(28) Ibidem, paragrafo 19 della prima parte.

(29) Il "Notiziario del Battaglione aviatori" fu promosso da Douhet all'inizio del 1913 per illustrare e diffondere i progressi dell'aviazione militare e sviluppare gli studi e le discussioni. Compariva ogni due mesi ed era distribuito ai comandanti dell'esercito e all'interno del Battaglione, non al pubblico, in quanto pubblicazione riservata. Purtroppo ne abbiamo rinvenuto due soli numeri, il 1° datato gennaio-febbraio 1913 e il 5° settembre-ottobre 1913, presso l'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, IGM, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913). Il "Notiziario" era articolato in tre parti: notizie sull'aviazione militare in Italia, notizie sull'aviazione militare all'estero e notizie di ordine tecnico. La maggior parte degli articoli sono anonimi (con ogni probabilità di Douhet, specialmente per le notizie sull'aviazione militare in Italia e all'estero), alcuni firmati da ufficiali del Battaglione, i quali però offrirono in complesso una collaborazione insoddisfacente (cfr. le circolari di Douhet 6 marzo 1913 e 12 gennaio 1914, già citate). Non sappiamo quando il "Notiziario" interruppe le pubblicazioni, con ogni probabilità nel 1914.

(30) *Impiego dell'arma aerea*, articolo non firmato, ma sicuramente di Douhet, in "Notiziario del Battaglione aviatori", 1913, n. 5, pp. 3-6 (vedi p. 3).

(31) Ibidem, pp. 5-6.

(32) Rinviamo ai testi di Douhet ed alla sua bibliografia pubbli-



cati nel presente volume.

(33) *Relazione spese*, vol. I, p. 300.

(34) Fra le pubblicazioni a stampa, ricordiamo l'autorevole *Relazione spese* (cfr. vol. I, pp. 251-252), ma anche i precedenti caustici articoli apparsi su vari giornali del primissimo dopoguerra. Si deve, tuttavia, non dimenticare che le critiche, spesso esagerate, alle condizioni dell'esercito e dell'aviazione nel 1914-15 sono una caratteristica di tutte le polemiche del dopoguerra, spesso senza alcuna prova o serietà.

(35) Le informazioni fornite dalla *Relazione spese* (vol. I, p. 251) sulle altre aviazioni belligeranti risultano poco attendibili. Sostanzialmente corretta è l'analisi di G. BOMPIANI e C. PREPOSITI (*Le ali della guerra*, Milano, Mondadori, 1931, pp. 31-50), anche se sopravvaluta, triplicandola, la forza dell'aviazione austro-ungarica (cfr., fra gli altri, il recente R. KEIMEL, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Graz, Weishaupt, 1981, pp. 239-241 e p. 401). Una buona opera di sintesi nel volume commerciale di C. CHANT, *The Illustrated History of the Air Forces of World War I and World War II*, Londra, Hamlyn, 1979, *ad vocem*.

(36) Dall'entrata in guerra fino alla fine dell'anno, l'industria italiana produsse per il solo Corpo Aeronautico (cfr. UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare italiana*, vol. VIII, Roma, 1989, p. 144): 157 M. Farman (150 Savoia, 5 SIA e 2 Nieuport Macchi); 90 Caudron G3 (produzione AER); 67 Bleriot XI (51 SIT e 16 Oneto); 28 Ca.300 (Società per lo sviluppo dell'aviazione in Italia); 23 Aviatik (produzione SAML su licenza tedesco); 12 Voisin (SIT); 5 Nieuport (Nieuport Macchi).

I dati ufficiali sopra riportati sono contraddetti, spesso in modo notevole specie per quanto riguarda una certa mole di velivoli acquisiti all'estero che la leggenda ha successivamente attribuito a ditte italiane, dall'analitico studio del capitano A. JACOPONI della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare (*L'aviazione militare italiana*, dattiloscritto [pare] in più volumi [il primo dei quali è conservato presso l'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica], s.d. [ma con la generica indicazione nel frontespizio: "fine maggio 1916. Dopo un anno di guerra"], s.l.). Si ritiene, tuttavia, che le discrasie riscontrate non possono modificare il giudizio espresso su coloro i quali procurarono quei velivoli, indipendentemente dalla loro provenienza.

(37) Sulla mancata approvazione del disegno di legge "Grandi" (luglio 1914) e il finanziamento del Corpo Aeronautico Militare, cfr. UFFICIO STORICO STATO MAGGIORE ESERCITO, *L'esercito italiano nella grande guerra* (1915-1918), vol. I, Roma, 1927, pp. 64-65 e 126-127, nonché UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare italiana*, VII, Roma, 1989, pp. 19-53.

(38) Cfr. *Diario storico-militare*, cit., 1° luglio 1912. Il campionario dettagliato dei 91 velivoli in carico era così formato:

| Tipo        | Numero | Motore               |
|-------------|--------|----------------------|
| Bleriot     | 41     | Gnome 50 Hp e 70 Hp  |
| M. Farman   | 10     | Gnome 50 Hp e 70 Hp  |
| M. Farman   | 2      | Renault 65 Hp        |
| Deperdussin | 2      | Gnome 50 Hp          |
| Breguet     | 3      | Gnome 50 Hp e 100 Hp |

|          |    |                            |
|----------|----|----------------------------|
| Nieuport | 17 | Gnome 50 Hp e 70 Hp        |
| Etrich   | 2  | Daimler 65 Hp              |
| Asteria  | 1  | Gnome 50 Hp                |
| Albatros | 1  | Gnome 50 Hp                |
| Voisin   | 1  | Gnome 50 Hp                |
| Filiasi  | 1  | Gnome 50 Hp                |
| Caproni  | 5  | Anzani 60 Hp e Gnome 50 Hp |
| Bristol  | 3  | Gnome 50 Hp                |
| Canova   | 1  | Gnome Hp                   |
| Savary   | 1  | Labor 60 Hp                |

(39) In realtà dovevano essere costituite 14 squadriglie, ma il ministero della Guerra dispose "con dispaccio in data 5 corrente [novembre 1912], N. 4066 [...] perché per ragioni di bilancio fosse studiata la costituzione soltanto di 12 squadriglie" (cfr. BATTAGLIONE AVIATORI, *Relazione N. 10 circa la richiesta di assegni per la costituzione di nuove squadriglie di aviatori*, Torino, 15 novembre 1912, firmata G. Douhet, maggiore comandante interinale del Battaglione, rinvenuta nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 41).

(40) Ibidem. La precedente proposta (datata 30 ottobre 1912) per 14 squadriglie prevedeva la costituzione di altre due reparti su Bristol 50 Hp, che portava alla richiesta di assegni per 10 velivoli, 7 dei quali di nuovo tipo (cfr. BATTAGLIONE AVIATORI, *Relazione N.8 circa la provvista di apparecchi di volo e la costituzione di nuove squadriglie*, Torino, 30 ottobre 1912, firmata G. Douhet, maggiore comandante interinale del Battaglione, rinvenuta nell'archivio dell'Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, IGM, cart. 41).

(41) Archivio di Stato di Varese, fondo museo, carteggio Buzio. Il documento è già stato citato da P. MACCHIONE (*L'aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia*, Milano, Franco Angeli, 1985, p. 66, n. 2).

(42) Ibidem, cfr. la lettera autografa di Giulio Douhet del 1° dicembre 1912 alla ditta Felice Buzio, via Castel Morrone, Milano.

(43) Le continue difficoltà economiche causarono, in poco più di un triennio, le seguenti trasformazioni: "dell'azienda di Vizzola Ticino: 1. Ing. Gianni Caproni (Comitato di studio). - 2. Fratelli Caproni. - 3. Ingg. De Agostini & Caproni. - 4. Società di Aviazione di Vizzola Ticino. - 5. Ing. G. Caproni & C. - 6. Ingg. Caproni & Faccanoni" (*Tre anni di aviazione nella brigiera di Somma Lombardo*, 5 aprile 1910-5 aprile 1913, Milano, Stab. Tip. Unione Cooperativa, 1913, p. 236, n. 1).

(44) Cfr. P. LEWIS, *The British Fighter Since 1912*, Londra, Putnam, 1979 (ed. ampliata e corretta della prima 1965), p. 28.

(45) Cfr. *Relazione sullo stato attuale del Battaglione aviatori*, 9 pp. dattiloscritte non firmate, senza data (ma dell'estate 1913), rinvenuta nell'archivio Ufficio storico Stato Maggiore Esercito, IGM, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913).

(46) Al concorso dell'aprile 1913 per la costituzione di due squadriglie sperimentali (una di biplani e l'altra di monopiani di costruzione italiana), indetto con lo stesso citato bando per i 28 Bristol 80 Hp, parteciparono due Caproni Bristol e due monopiani Caproni. Questi ultimi furono distrutti in incidenti, culminati con la morte del collaudatore Slavorosoff, seguiti da uno dei due Bristol.

(47) Il brano è tratto dal *Promemoria sulla costruzione degli apparecchi Caproni 300 Hp*, steso dal direttore generale della

Direzione generale di aeronautica, il 5 novembre 1915. Il documento assieme agli allegati a cui allude (lettere di Douhet e di Caproni) è stato rinvenuto nell'archivio della Camera dei Deputati, fondo Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra, b. 10, f. 2.

(48) *Relazione spese*, vol. I p. 250.

(49) La frase è riportata in UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare italiana*, vol. VI, Roma, 1989, p. 270. P. VERGNANO (*Origini dell'aviazione in Italia 1783-1918*, Genova, Intyprint, 1964, pp. 44-45) aggiunge tuttavia:

Dopo il primo esame vennero esclusi i due SIT—Bleriot, i due Chiribiri ed un monoplano Wolsit Jacchia, il ché, compresi altri due velivoli ritirati dai costruttori, portava a 16 il totale dei concorrenti. La decisione della commissione di eliminare i cinque velivoli provocò notevoli malumori, poiché era stata provocata più da un giudizio formale che sostanziale. I due SIT, ad esempio, vennero esclusi perché al momento dell'esame i meccanici stavano terminando il collegamento di alcuni tiranti. È vero che per le ore 10 del 1° aprile i velivoli dovevano essere completi in ogni particolare; ma poiché quella lieve messa a punto non richiedeva che pochi minuti, la momentanea "incompletezza" non avrebbe dovuto costituire una pregiudiziale di entità tale da escludere dal concorso due tra i velivoli meglio costruiti. Analoga sorte toccò ai monoplani Chiribiri, riammessi in gara dopo le rimostranze del costruttore. Chiribiri però non accettò più e a sua volta si ritirò definitivamente dal concorso.

(50) A solo titolo di esempio si ricorda che, prima ancora del concorso, oltre alla infelice commessa dei 12 Bristol 80, dei 28 Nieuport 80 ordinati solo 13 vennero commessi alla licenziataria Nieuport Macchi, mentre 9 velivoli furono inizialmente ordinati alla Wolsit e 6 all'Asteria che "dimostrò subito che non era capace di rispondere ai suoi impegni" ed anche "la Wolsit molto probabilmente non potrà rispondere ai suoi impegni" (*Relazione sullo stato attuale del Battaglione aviatori*, cit.). Questi due contratti vennero rescisi, e la commessa affidata integralmente alla Nieuport Macchi.

(51) Cfr. *Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare*, cit.

(52) Ibidem. Alla SIT furono ordinati 44 Bleriot 80 Hp (di cui 37 consegnati nell'anno) e 16 M. Farman 70 Hp (tutti prodotti nel 1913). La Nieuport Macchi fornì nello stesso periodo 26 velivoli dei 32 Nieuport 80 Hp ordinati e la neonata Savoia, licenziataria degli H.e M. Farman, quattro dei 17 aeroplani commessi.

(53) Seguendo le indicazioni di G. BOFFITO, *Biblioteca aeronautica illustrata. Primo supplemento decennale* (1927-1936), cit., p. 210, abbiamo riscontrato che il brevetto fu effettivamente depositato il 6 agosto 1913 (cfr. MINISTERO DELL'AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO, "Bollettino della proprietà intellettuale", 1913, p. 1324). L. MANCINI (op. cit., p. 245) fornisce una breve descrizione tecnica del dispositivo.

(54) L. MANCINI (op. cit., p. 245) riporta che il dispositivo venne "provato felicemente sul monoplano Caproni 25 (Anzani 45 Hp) da Emilio Pensuti, nei giorni 27 e 30 giugno 1914, davanti ad una commissione composta dai tenenti Luigi Bailo, commissario

delegato dell'Aero Club d'Italia, Jacopo Degan e Federico Vanini. Il 27 giugno l'esperimento ebbe durata di un ora e 6 minuti, il 30 giugno di un ora." Gianni CAPRONI nel suo volume *Gli aeroplani Caproni. Studi-progetti-realizzazioni dal 1908 al 1935* (Milano, Edizione del Museo Caproni, 1937, p. 64) attenua la priorità di Douhet sostenendo che "seguendo le idee del compianto generale Douhet (allora maggiore e comandante del Battaglione Aviatori) costruì un apparecchio autostabile derivato dal monoplano CA 22". Egli, tuttavia, probabilmente esagera affermando che "con questo apparecchio fu possibile compiere una lunga serie di voli coi comandi di profondità e svergolamento delle ali bloccati completamente, e fra questi voli il pilota Pensuti ne effettuò uno di due ore coi comandi bloccati e sigillati e alla presenza di numerosa commissione ufficiale di controllo".

(55) Riprendiamo le affermazioni da due trascrizioni del diario dell'ingegner Caproni riportate da A. PELLICIA (op. cit.) rispettivamente a p. 31 per la commissione d'inchiesta del generale Ragni dell'11 luglio 1914 e p. 36 per il rimprovero ministeriale del 4 agosto 1914.

(56) Cfr. A. MONTI, op. cit., pp. 210-223, p. 212.

(57) Il "Bollettino della proprietà intellettuale", 1913, p. 1345, registra un altro brevetto di Douhet, depositato il 18 agosto 1913, dal titolo "Apparecchio fotografico automatico per apparecchi aerei (aeroplani, dirigibili, palloni)".

(58) L'affermazione di Gianni Caproni (op. cit., p. 73) contrasta con la riproduzione della pagina della rivista "Aer" proposta da A. PELLICIA (op. cit., p. 17), alla quale si rimanda anche per la descrizione dell'"Apparecchio fotografico automatico Douhet-Zollinger", che nella trattazione del pioniere dell'aviazione M. COBIANCHI (*Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, Editoriale Aeronautico, 1943, p. 351) diventa la "speciale macchina cinematografica ideata dal maggiore Douhet" che è oggetto di "riuscitissime" esperienze "di cinematografia, eseguite in volo dal capitano [Luigino] Falchi" il 18 marzo 1914 sul campo di Mirafiori.

(59) *Relazione spese*, vol. I, p. 258

(60) Ibidem.

(61) In tal senso G. COLLIVA, *Uomini e aerei nella storia dell'aeronautica militare italiana*, Milano, Bramante, 1973 pp. 39-40 e particolarmente n. 31 di p. 40. L. SEGRETO (*Armi e munizioni. Lo sforzo bellico tra speculazione e progresso tecnico*, in "Italia contemporanea" n. 146/147, giugno 1982, pp. 35-66, p. 55) sottolinea come il licenziamento si risolvesse a tutto vantaggio del Caproni, quasi l'avesse provocato.

(62) Così inizia la lettera del ministero della Guerra del 29 dicembre 1914 n. 6715, in cui non si aveva "difficoltà ad assicurare fin d'ora alla istituenda società la fornitura di 12 dei cennati apparecchi Caproni 300 Hp completi, al prezzo unitario di L.135.000 [...]". Il documento è stato rinvenuto nell'archivio della Camera dei Deputati, fondo Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra, b. 10, f. 2. È incerta la data di costituzione della "Società per lo sviluppo dell'aviazione in Italia", che alcuni vogliono fondata come cooperativa senza intenti speculativi nel marzo 1915, ma che risulta costituita in società anonima solo il 19 maggio 1917 con rogito del notaio Federico Guasti (cfr. CREDITO ITALIANO, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, anno 1920). Abbiamo, tuttavia, trovato la citazione di una "Società An. Aeroplani Caproni, via S.

Radegonda, presso la Società Edison" nell'*Annuario dell'aeronautica* del Touring Club del 1915, p. 843.

(63) Lettera del 29. dicembre 1914, cit.

(64) Lettera all'ufficiale istruttore del tribunale militare di Codroipo, cit..

(65) Ibidem, con una dettagliata ricostruzione degli avvenimenti. Non ci dilunghiamo sulle vicende di Douhet nei primi mesi del 1915 (sue dimissioni per proteste, sui contatti con le più alte autorità militari, sua licenza per malattia) perché Douhet stesso ne ha scritto con molti dettagli (ai quali nulla possiamo aggiungere) nella lettera all'ufficiale istruttore del tribunale militare di Codroipo, cit., che pubblicheremo nel secondo volume di questa opera (*Scritti 1915-1918*).

(66) Documento reperito presso il Museo del Risorgimento di Milano, Archivio Guerra, cartella 125, n. 139.

(67) In realtà vennero ordinati 36 Macchi Parasol e 30 Caproni 100 Hp (cfr. *L'esercito italiano nella grande guerra*, cit., vol. I, p. 132), ma è unanime il giudizio sulle qualità scadenti di entrambi i velivoli.

## VIII. Gli articoli sulla guerra mondiale (1914-15)

Il 7 agosto 1914 Douhet iniziò la sua collaborazione alla "Gazzetta del popolo" con un articolo intitolato *La grande guerra* e firmato "Spectator" (1), il primo di una lunga serie dedicata al commento delle operazioni belliche in corso.

La collaborazione continuò infatti con un ritmo quasi quotidiano (22 articoli dal 7 al 31 agosto, 24 in settembre), che poi calò lievemente nei mesi successivi (una ventina di articoli mensili). In totale 156 articoli fino al 26 marzo 1915, con una media complessiva di due articoli ogni tre giorni.

La loro lunghezza varia dalle 5.000 alle 15.000 battute, con una media di 9.500, quasi cinque cartelle dattiloscritte: uno sforzo non indifferente, se si pensa alla frequenza degli articoli e alla necessità di una documentazione (che doveva comprendere almeno la lettura quotidiana dei comunicati degli eserciti in campo e dei maggiori giornali disponibili), che Douhet condusse con eccezionale regolarità proprio nel periodo più contrastato e amaro del suo comando del Battaglione aviatori (2).

La "Gazzetta del popolo" era un quotidiano torinese di lunga tradizione e di indiscusso prestigio, di orientamento liberal-governativo, che nel 1914 contendeva a "La Stampa" il ruolo di primo quotidiano torinese, con una certa diffusione anche fuori del Piemonte. Seguiva la guerra con grande attenzione (quasi sempre tutta la prima pagina e un paio di pagine interne), con articoli politici della sua redazione e corrispondenze dai vari fronti dei suoi inviati, oltre che con la pubblicazione di bollettini e comunicati ufficiali, dispacci d'agenzia, fotografie, cartine e notizie varie. A Douhet spettava la parte di commentatore militare: doveva cioè dare un quadro delle operazioni in corso comprensibile per i lettori (altrimenti disorientati dalla frammentarietà e unilateralità delle notizie delle varie fonti) e illustrare gli eserciti in campo, i loro obiettivi e le scelte strategiche, anche con articoli sulla natura e le esigenze della guerra moderna non legati all'attualità. Era un ruolo di prestigio, come dimostra il fatto che gli articoli di Douhet venivano pubblicati spesso in prima pagina e sempre nel corpo di maggior rilievo, con frequenti cartine. Un ruolo che, come risulta dall'andamento della sua collaborazione (3), egli conduceva in piena libertà e con successo, attestato dal comunicato redazionale pubblicato dal giornale il 19 agosto nella pagina di cronaca torinese:

I lettori della "Gazzetta del popolo" hanno notato, con generale ed a noi graditissimo compiacimento, che, accanto alla più fresche ed ampie notizie da tutti i luoghi su cui passa il turbine della guerra, il giornale pubblica regolarmente un immediato, chiaro, efficacissimo commento sulle successive vicende militari, precisando giorno per giorno la complessa situazione. La firma di "Spectator", che accompagna ciascuno di questi commenti, è ormai divenuta popolare e molti lettori ci scrivono



chiedendoci di sapere quale nome si nasconde sotto questo pseudonimo che, al mattino, essi vanno subito a cercare nella "Gazzetta del popolo". A tale desiderio di tante persone non possiamo aderire, ma ci è sommamente caro il fatto che il nostro grande pubblico abbia trovato negli articoli di "Spectator" — preziosi per i competenti, ma accettabilissimi anche ai profani — il mezzo per seguire, senza fatica e senza confusione, la successione di avvenimenti così colossali, complicati e multiformi.

Questa collaborazione si interruppe il 26 marzo 1915, senza che il giornale desse in merito alcuna spiegazione. Secondo il Pantano, l'interruzione fu dovuta ad un ordine delle autorità militari, che non apprezzavano la libertà e vivacità dei commenti di Douhet (4). L'ordine era probabilmente meno arbitrario di quanto possa sembrare: nella mentalità del tempo e in un esercito che si avvicinava all'intervento, era certamente insolito che un colonnello in attività scrivesse regolarmente su un grande quotidiano della guerra in corso, tanto più che proprio allora Douhet stava riprendendo servizio con l'incarico delicato di capo di Stato maggiore della Divisione di Milano.

Veniamo agli articoli di Douhet. La maggior parte di essi è logicamente dedicata alle operazioni, con un taglio didascalico e le molte ripetizioni richieste dal ritmo e dalla destinazione giornalistica. Non mancano però articoli di maggior respiro sulla natura della guerra moderna e alcune divagazioni. Manca invece l'Italia (con due eccezioni: un articolo di plauso al "sacro egoismo" di Salandra il 20 ottobre e un altro sul terremoto di Avezzano il 17 gennaio) per l'esplicita decisione di Douhet di non entrare nella politica interna.

L'impostazione generale è chiara sin dai primi articoli: la guerra non è soltanto tra eserciti e flotte, ma tra nazioni grandi e orgogliose, che esprimono la volontà di vittoria di società moderne, organizzate e compatte. Avrà quindi un carattere totale e straordinarie dimensioni (e grandissimi lutti), ma sarà vinta dall'Intesa, che dispone di maggiori risorse per una guerra lunga. Beninteso Douhet non azzarda previsioni sulla possibile durata del conflitto, ma batte e ribatte sulla sua complessità, lunghezza e terribilità. Nei confronti degli stati belligeranti ha giudizi abbastanza articolati: verso la Francia una simpatia dichiarata per le sue molte affinità con l'Italia, ma mentre esalta il suo esercito e Joffre non risparmia critiche al governo e alla società francese per l'insufficiente unità e disciplina. La compattezza e la capacità di sacrificio tedesche suscitano logicamente tutta la sua ammirazione, così come i brillanti successi scientifici e industriali della Germania e la sua grande tradizione militare; ma governo e alto comando gli sembrano inferiori al loro compito e alle loro ambizioni, responsabili di aver gettato il paese in una guerra che non può vincere; e le valutazioni sulla condotta tedesca della guerra

sono spesso avare e qualche volta ostili. Degli altri stati Douhet scrive meno spesso: ostenta una fiducia illimitata nel governo e nell'alto comando della Gran Bretagna, ma in modo piuttosto freddo, di rispetto più che di simpatia. E apprezza altamente l'esercito russo, in termini che (col senno di poi) si devono riconoscere esagerati. Per l'Austria-Ungheria e per la Turchia ci sono poco interesse e poca simpatia.

La ricostruzione e l'interpretazione delle operazioni risentono ovviamente (come Douhet avverte più volte) dell'insufficienza delle informazioni disponibili al momento, essenzialmente i comunicati dei diversi eserciti e una stampa pesantemente condizionata. Douhet non può quindi sottrarsi all'influenza di miti e pregiudizi correnti, anche se reagisce spesso con la sua spiccata personalità; ma lo sorregge soprattutto la convinzione che la strategia è innanzi tutto una questione di buon senso, come ripete spesso, e quindi può essere decifrata e giudicata da chi sa valutare gli elementi in gioco. E così ogni qual volta si avverano le sue previsioni, Douhet lo fa rimarcare sottolineando che ciò non è dovuto a genio divinatorio, bensì alla sua razionale interpretazione delle leggi della guerra; né si turba quando le sue previsioni si rivelano errate, anzi alcune volte è lui a farlo notare. Rimandiamo per un'analisi dettagliata alla lettura della selezione assai ampia dei suoi articoli che proponiamo (5) e ci limitiamo in questa sede ad alcune osservazioni generali seguendo la successione cronologica degli interventi.

Tra agosto e ottobre 1914 l'attenzione di Douhet è centrata sulle operazioni in Francia, con modeste concessioni al fronte russo e alle operazioni navali, come del resto avviene per l'opinione pubblica mondiale. In agosto Douhet sopravvaluta i combattimenti in Lorena e non afferra subito l'ampiezza e il successo della manovra tedesca di aggiramento attraverso il Belgio; poi all'inizio di settembre scrive articoli assai felici, cogliendo la crisi della manovra tedesca e la possibilità di una controffensiva francese, in effetti realizzata da Joffre sulla Marna. Dinanzi alla successiva "corsa al mare", con cui gli eserciti contrapposti estendono le loro linee fino alla Manica, e alla progressiva affermazione della guerra di posizione, la preminenza sempre riconosciuta ai fattori strategici da Douhet lo porta a puntare su una continuazione della guerra di movimento, con una particolare insistenza sui vantaggi per i tedeschi di un ripiegamento su posizioni più forti e per l'Intesa di una manovra di aggiramento proveniente da Anversa, ipotesi entrambe contraddette dall'andamento delle operazioni. A questi articoli di commento alla battaglia in corso si intrecciano quelli che ampliano l'analisi alla natura della guerra moderna. Seguendo una linea di pensiero che per brevità possiamo definire "cadorniana", ma che era condivisa da gran parte degli ambienti militari italiani (e stranieri), Douhet ribadisce ripetutamente

la priorità assoluta delle esigenze militari nella preparazione della guerra e ancor più nella sua condotta. Tutte le risorse nazionali devono essere messe a disposizione dell'alto comando, con la piena e subordinata collaborazione delle autorità politiche e delle forze sociali ed economiche. Tuttavia Douhet rifiuta ogni accusa di militarismo (anche in polemica con l'onorevole E. Giretti, si veda il suo articolo del 12 settembre), perché, sempre secondo la dottrina del tempo, lascia alle autorità politiche la responsabilità delle scelte in tempo di pace e dello stesso ingresso in guerra (s'intende in una prospettiva di vigile salvaguardia delle esigenze di difesa del paese) e chiede i pieni poteri per le autorità militari soltanto in caso di guerra. Inoltre, con una contraddizione che si presenta più volte e di cui egli stesso è consapevole, Douhet, pur convinto che tutto debba essere sacrificato alla guerra e alla vittoria, vede anche il conflitto mondiale come un momento di distruzione e di lutto, certamente negativo per le sorti di un'umanità che avrebbe tutto l'interesse a vivere in pace, se non prevalessero ambizioni e istinti aggressivi purtroppo radicati nell'animo umano. In tre articoli di metà ottobre egli esprime considerazioni così pessimistiche sulla ferocia e la brutalità della guerra, che gli sembra messa in dubbio la sopravvivenza della società civile presso vinti e vincitori.

A partire da novembre il fronte francese perde importanza: Douhet, che non ha mai interesse per gli aspetti tattici del combattimento, non coglie la nuova realtà della guerra di trincea (che gli stessi protagonisti faticavano a comprendere), ma si limita a sottolineare da una parte il carattere di battaglia di materiale assunto dal conflitto sul fronte francese, dall'altra la staticità della guerra di posizione, che interpreta come una fase di attesa temporanea in preparazione di nuove grandi offensive. Nei mesi successivi Douhet continua a ribadire la sua fiducia nel generalissimo Joffre, anche se la grande offensiva non arriva, e ne accetta la strategia di logoramento, senza poterne valutare i costi altissimi per gli stessi francesi. La sua attenzione si è ormai spostata al fronte russo, non ancora inchiodato ad una guerra di posizione, dal quale soltanto sembrava (non solo a Douhet) potesse venire una decisione sul campo del conflitto. Douhet ribadisce più volte la sua grande (e certamente eccessiva) fiducia nell'esercito e nell'alto comando russo, riprendendo l'immagine propagandistica del rullo compressore lento, ma inarrestabile; riserva invece all'alto comando tedesco critiche che ci paiono esagerate e probabilmente tradiscono la speranza di una sconfitta tedesca ad est abbastanza grande da decidere le sorti del conflitto.

A partire da gennaio il quadro cambia ancora: il fronte francese è ormai quasi dimenticato, salvo che nei discorsi generali sull'andamento della guerra, in cui conserva il suo ruolo di branca statica della morsa

destinata a schiacciare la Germania. Il fronte russo continua ad avere una grossa parte negli articoli di Douhet, come branca attiva della morsa antitedesca, malgrado le vittorie germaniche regolarmente sottovalutate. Compaiono inoltre fronti secondari come i Dardanelli e acquista un ruolo importante la guerra sui mari, nel suo doppio aspetto di blocco navale britannico, visto come uno strumento fondamentale della vittoria dell'Intesa, e di controblocco tedesco affidato all'azione dei sottomarini, verso i quali Douhet ha poca fiducia e simpatia. Da notare gli articoli di marzo, in cui Douhet torna a spiegare in modo ancora più deciso che il conflitto non può avere una soluzione sui campi di battaglia, ma soltanto con l'esaurimento progressivo delle forze tedesche, a cominciare dalle scorte alimentari. Se è vero, come dice Douhet, che le autorità militari posero fine alla sua collaborazione alla "Gazzetta del popolo" perché non apprezzavano le sue analisi, questi articoli ebbero certamente parte nell'intervento superiore, perché svalutavano in partenza l'illusione di un ruolo decisivo dell'intervento italiano nella risoluzione del conflitto.

Una valutazione globale dei 156 articoli di Douhet non è facile, perché ognuno di essi andrebbe rapportato alle informazioni disponibili e agli orientamenti predominanti nell'opinione colta al momento in cui furono scritti. A noi sembra che l'insieme di questi articoli sia pienamente valido dal punto di vista giornalistico, per ricchezza di esposizione, chiarezza didascalica, tempestività e ampiezza di respiro; e comunque buono come analisi della guerra combattuta, anche se letto a distanza di tempo, facendo la media tra le intuizioni più interessanti (anche se naturalmente non soltanto proprie di Douhet), come la lunga durata e le dimensioni del conflitto, la necessaria vittoria dell'Intesa, la riscossa francese sulla Marna, l'importanza del blocco navale e il completo esaurimento della Germania come unica soluzione possibile, nonché gli schematismi e le forzature ottimistiche (anche questi non soltanto di Douhet), come la difficoltà a cogliere tutta la novità della guerra di trincea e la sopravvalutazione delle possibilità russe.

Ancora più interessanti gli articoli di taglio generale sulla natura e le implicazioni del conflitto mondiale, perché, pur attraverso schematismi "cadorniani", documentano la capacità di Douhet di vedere grande e lontano.

Un discorso a parte va fatto per gli articoli di Douhet sull'aeronautica. Tralasciando i non pochi cenni generali al ruolo degli aeroplani nel contesto di articoli d'insieme sulla guerra in atto, abbiamo undici articoli dedicati ai problemi aeronautici, che documentano la progressiva affermazione della nuova arma. Il 3 settembre Douhet commenta in questi termini il primo (e isolato) lancio di bombe su Parigi da parte



di tre apparecchi tedeschi: "danno materiale minimo, danno morale immenso", perché i francesi hanno sperimentato con umiliazione la superiorità aerea nemica (in realtà transitoria, come risulta dagli articoli successivi). Il 23 ottobre scrive che, con l'avvento di aerei e sottomarini, la guerra ha ormai tre dimensioni, ma non approfondisce oltre il discorso. Lo riprenderà però il 26 ottobre:

La grande guerra è scoppiata troppo presto rispetto ai mezzi aerei; questi sono ancora, diremo così, una piccola minoranza, che, in certi casi, può riuscire utilissima, ma che non può certamente decidere nulla [...]. Se la grande guerra avesse tardato a scoppiare almeno una decina d'anni forse le cose si sarebbero presentate diversamente e, forse, il dominio dell'aria avrebbe avuto un'importanza uguale a quello del dominio del mare. Oggi il dominio dell'aria è bensì un vantaggio, ma un vantaggio relativo, un valido aiuto per la lotta sulla superficie.

Il 2 novembre, tracciando un quadro nerissimo della desolazione apportata dal conflitto, Douhet riporta un lungo brano del suo articolo del 28-29 luglio 1910 su "La Preparazione", in cui l'avvento ineluttabile della guerra anche nell'aria con tutte le atrocità prevedibili era presentato come una nuova dimostrazione della incapacità della società umana di limitare lutti e distruzioni belliche. Il 10 dicembre Douhet cita ancora la sua profezia di qualche anno prima, ma in un contesto radicalmente diverso: il fatto che la visita del sovrano britannico al fronte sia stata protetta anche con il volo di alcuni apparecchi gli offre il destro per un inno al progresso dell'aviazione: "Solo la guerra, che nella sua brutalità denuda ogni verità e scopre ogni realtà, poteva riuscire, d'un colpo, ad imporre il fatto [il ruolo degli aerei] ed a scuotere l'indifferenza". L'articolo termina con l'auspicio che l'aeroplano possa avere anche un futuro di pace.

Il 28 dicembre esce l'articolo più noto, grazie al volume del generale Pantano (6), in cui Douhet riassume le sue teorie sulla guerra aerea: "gli apparecchi hanno attualmente un rendimento limitato, ma enormi possibilità di progresso". Contro di essi l'unica difesa è data da un'aviazione più forte, in grado di conseguire il dominio dell'aria con il combattimento aereo: dominio che potrà essere sfruttato per il bombardamento, l'esplorazione e il controllo del tiro delle artiglierie terrestri.

Seguono tre articoli (29 gennaio, 13 e 26 febbraio) di durissima critica ai dirigibili Zeppelin della Germania, cui Douhet (anche con ironia piuttosto pesante) nega ogni utilità bellica e persino la capacità di un volo sicuro. La polemica è così pesante e ripetuta (e più rapidi cenni di spregio si trovano sparsi in altri articoli) che è difficile non attribuirli al momento difficile che Douhet attraversava. I suoi avversari all'interno dell'aeronautica italiana, a cominciare da Moris, erano tutti dirigibilisti sperimentati e convinti; sparando a zero sugli Zeppelin tedeschi, Douhet attaccava anche

la loro gestione dell'aeronautica italiana, cui attribuiva (non senza qualche ragione) le critiche che avevano tormentato il suo comando del Battaglione aviatori e la sua liquidazione finale, che ancora gli cuoceva. Con un articolo del 15 febbraio egli contrapponeva al fallimento dei dirigibili la crescente affermazione degli aeroplani, prendendo spunto dal bombardamento delle basi belghe dei sottomarini tedeschi compiuto da una formazione di 34 apparecchi britannici. Questa azione non resterà isolata, scriveva, e presto vedremo formazioni di 50 aerei, ognuno con 100 Kg di bombe; in un futuro non lontano il carico offensivo potrà salire a 500 Kg, poi addirittura a 1000, con la piena conferma di quanto egli stesso aveva già scritto nel 1910 sulle possibilità di distruzione della guerra aerea. L'ultimo degli articoli in materia, in data 2 marzo, è pure del massimo interesse. L'attacco dell'inglese ai forti turchi dei Dardanelli, scrive Douhet, è stato facilitato dall'impiego di "idroplani", che decollavano dal ponte di apposite navi-appoggio, presso le quali poi ammaravano per il recupero dopo avere svolto compiti di esplorazione e di direzione del tiro navale. L'impiego di questi aerei è l'unico modo per risolvere il problema dell'esplorazione navale: "la flotta deve avere con sé i suoi mezzi esplorativi, non li deve recuperare a terra".

Siamo dinanzi a un ulteriore progresso dell'aviazione, già dimostratasi essenziale in tanti campi: "dovunque l'inglese si batte, sopra di lui volano gli aerei". Come conclude Douhet, "è sempre l'importanza del dominio dell'aria che va meglio delineandosi e più chiaramente imponendosi".

In complesso, gli articoli sull'aeronautica che abbiamo citato non costituiscono sul piano teorico un progresso rispetto agli articoli su "La Preparazione" del 1910, che Douhet cita a più riprese, ma piuttosto presentano una serie di convalide parziali di queste affermazioni teoriche, senza particolari forzature. Nel 1914 Douhet vede ancora nell'aereo soprattutto un ausilio all'esplorazione, ma già nei primi mesi del 1915, sempre sulla base dell'esperienza concreta, gli assegna compiti di bombardamento sempre più pesante, esplorazione tattica e controllo del tiro delle artiglierie terrestri e navali. Soltanto la sua riaffermazione della necessità del combattimento aereo ha qualcosa di teorico, perché non si accompagna alla descrizione dell'installazione sugli aerei di mitragliatrici. Non siamo ancora dinanzi alla centralità della guerra aerea (che Douhet si aspetta in un futuro vicino, ma imprecisato), né al bombardamento strategico risolutivo, ma certo assistiamo a una progressiva e realistica dimostrazione e diffusione delle possibilità crescenti dell'aviazione.

## Note

(1) A voler essere pignoli, il primo articolo è firmato "Spectat", ma si tratta di un evidente errore di stampa e tutti i successivi sono firmati "Spectator". L'uso di uno pseudonimo per le collaborazioni giornalistiche di ufficiali in servizio era una prassi diffusa, ma naturalmente l'identità di "Spectator" non poteva restare segreta negli ambienti militari.

(2) E infatti i suoi avversari gli rimproveravano di dedicare troppo tempo a questa sua attività giornalistica: si veda la deposizione del colonnello Ricaldoni dinnanzi alla Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra, nel fondo relativo presso l'archivio della Camera dei deputati, b. 10, f. 1. Si ricordi inoltre che, secondo la sua stessa testimonianza, in febbraio egli chiese ed ottenne due mesi di licenza per ristabilire la sua salute dopo le vicende collegate al suo esonero.

(3) L'archivio della "Gazzetta del popolo", che oggi non esce più, ha subito varie traversie, tanto che in quello che ne resta presso il Museo del Risorgimento di Torino non è conservato alcun cenno alla collaborazione di Douhet. Le nostre informazioni possono perciò venire soltanto dalla lettura degli articoli e da quel poco che lo stesso Douhet dice in merito.

(4) G. PANTANO, *Le profezie di Cassandra*, cit., p. 114.

(5) I 156 articoli di Douhet sono troppi per essere pubblicati tutti (equivalgono in totale a 750 cartelle dattiloscritte, un volume di dimensioni più che notevoli) e inoltre presentano molte ripetizioni, per il ritmo quasi quotidiano e il taglio giornalistico. Ne pubblichiamo poco più della metà: tutti quelli che trattano di aeronautica, quasi tutti quelli dedicati a problemi generali non legati all'attualità (utili per definire la cultura e le idee di Douhet anche al di fuori del campo militare) e una selezione di quelli sulle operazioni, per quanto possibile oggettiva, tanto che abbiamo incluso anche alcuni tra gli articoli che ci sembrano meno felici, per dare un quadro realistico e non agiografico della grande e varia attività giornalistica di Douhet.

(6) Cfr. *Le profezie di Cassandra*, cit., pp. 242-47. Va notato che degli undici articoli che Douhet dedica all'aeronautica, solo due (quelli del 3 settembre e del 28 dicembre) sono compresi nella pur benemerita antologia curata dal Pantano.

## IX. L'arte della guerra (1915)

Nell'inverno 1914-15 Douhet tenne presso l'Università popolare di Torino sei conferenze sull'arte della guerra, di cui curò la pubblicazione in un volumetto. (1).

L'Università popolare si rivolgeva a un pubblico interessato e patriottico, non particolarmente esperto di cose militari, come risulta dalla nota premessa da Douhet al volumetto:

Più che fare delle conferenze ho inteso intrattenere i miei cortesi ascoltatori con qualche piana e familiare conversazione sull'arte della guerra, per fornire loro alcune idee semplici e chiare atte a rendere più facilmente comprensibile il grandioso fenomeno sociale che sta svolgendosi.

Il taglio dichiaratamente divulgativo di queste conferenze ne riduce ovviamente l'interesse per gli studiosi, anche se il fatto che, in un periodo di aspre battaglie e di vive preoccupazioni per il suo comando e per le sorti dell'aviazione italiana, Douhet trovasse il tempo per tenerle e poi stenderne e pubblicarne il testo, ci ricorda la attenzione che egli dedicava al suo ruolo pubblico e ai mass media dell'epoca. Con molta chiarezza didattica e qualche cedimento alla retorica, Douhet fornisce ai suoi ascoltatori una buona sintesi del pensiero militare sull'impostazione e lo svolgimento della guerra e della battaglia, illustrandone schematicamente le varie articolazioni. Due aspetti del suo discorso meritano una sottolineatura: in primo luogo l'insistenza sul carattere totale della guerra, che richiede la mobilitazione di tutte le energie nazionali senza alcun limite (una concezione che l'esperienza dei primi mesi di conflitto non poteva che rafforzare). In secondo luogo l'incapacità di cogliere altre lezioni dalla guerra in corso: la descrizione della probabile battaglia è del tutto tradizionale e lo sviluppo delle trincee sul fronte franco-tedesco è presentato soltanto come una variante della fortificazione campale provvisoria prevista dalle regole.

Beninteso, non era soltanto Douhet, ma tutta la classe militare che faticava a rendersi conto della novità sconvolgente della guerra di trincea, che metteva in discussione tutta la visione tradizionale della guerra. Per Douhet, così come per Cadorna o Joffre, la decisione della battaglia era ancora affidata al peso della superiorità quantitativa:

Per decidere una battaglia di questa guerra è necessario che uno dei due avversari acquisti una superiorità di forze tale da poter far impeto in un punto con una gran massa di truppe, senza sguarnire nessun altro punto. Altrimenti non finirà che per esaurimento totale di una delle due parti (p. 77).

L'ultima riga riportata è interessante, perché riprende il tema sviluppato negli articoli del 1915 sulla "Gazzetta del popolo" del crollo per esaurimento di uno dei belligeranti come unica possibilità di risoluzione

del conflitto. Ma questo tema non è sviluppato nelle conferenze in esame, più tradizionali per impianto e conclusioni.

L'elemento di maggior novità di queste sei conferenze è che una di esse è dedicata tutta all'aeronautica, che acquista così un risalto certamente maggiore di quello avuto nei primi mesi della guerra in corso. In realtà la maggior parte delle pagine di Douhet è dedicata a considerazioni generali sull'importanza ed i successi del volo umano, con non poche concessioni alla retorica, e un'altra parte è la riproduzione testuale dei suoi scritti precedenti sul grande futuro dell'aviazione. Tuttavia alcune pagine interessanti illustrano il ruolo degli aeroplani nella guerra in corso: in primo luogo la esplorazione, assai più estesa di quella tradizionale della cavalleria (che pure conserva il suo valore), poi il bombardamento, efficace se condotto in massa e non contro le città (per l'insufficienza di capacità di distruzione, sembra di capire), bensì contro le truppe e le retrovie nemiche. La prima preoccupazione deve comunque essere l'offensiva aerea contro l'aviazione nemica, unico mezzo per la conquista del dominio dell'aria, che appare sempre più importante:

Se oggi una delle nazioni in lotta possedesse una assoluta predominanza aerea, quella nazione avrebbe certamente grandi possibilità di vittoria [...]. Bisogna immaginarsi quale vantaggio sarebbe per un partito poter disporre di adeguati mezzi aerei, contro un partito che non ne disponesse più, per formarsi un concetto della importanza del dominio dell'aria (pp. 136-137).

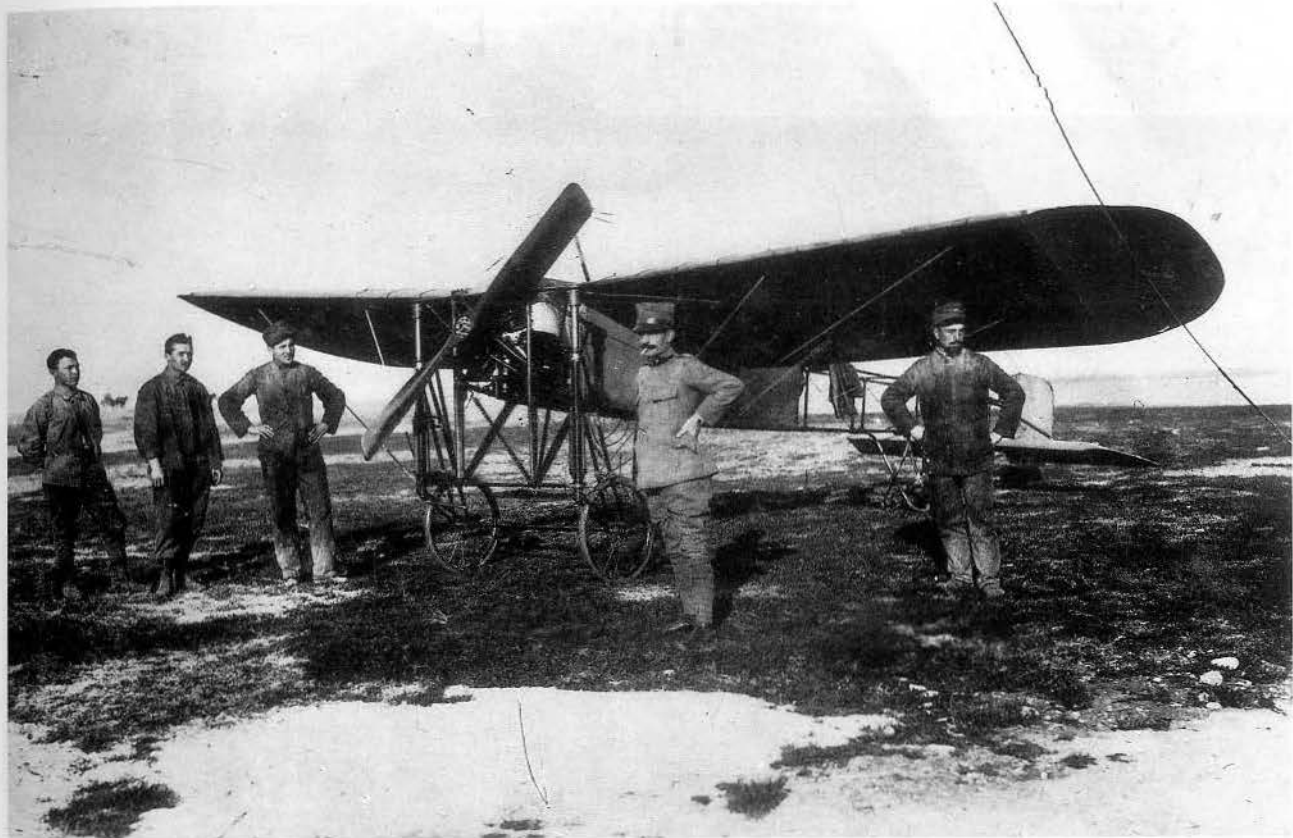
Douhet non nasconde che l'aviazione sta vivendo una crisi di crescita e di affermazione, ma riafferma la sua piena fiducia nel suo sviluppo e nel suo ruolo futuro:

L'impiego dell'arma aerea risente perciò della grande incertezza che regna ancora, è un impiego vago, indefinito, saltuario, del quale non si scorge un chiaro e netto indirizzo. Ma la verità va facendosi strada, perché il bisogno e la necessità la scoprono [...]. La guerra nell'aria [...] è una realtà evidente ed il principio sommo della guerra nell'aria è quello di condurla in modo da conquistare il dominio dell'aria [...]. Conseguenza logica di tutto ciò è quella che gli aerei debbono essere anzitutto adatti a combattere nell'aria ed a distruggere gli aerei nemici nei loro ricoveri a terra.

Tutto il resto è secondario (pp. 137-139).

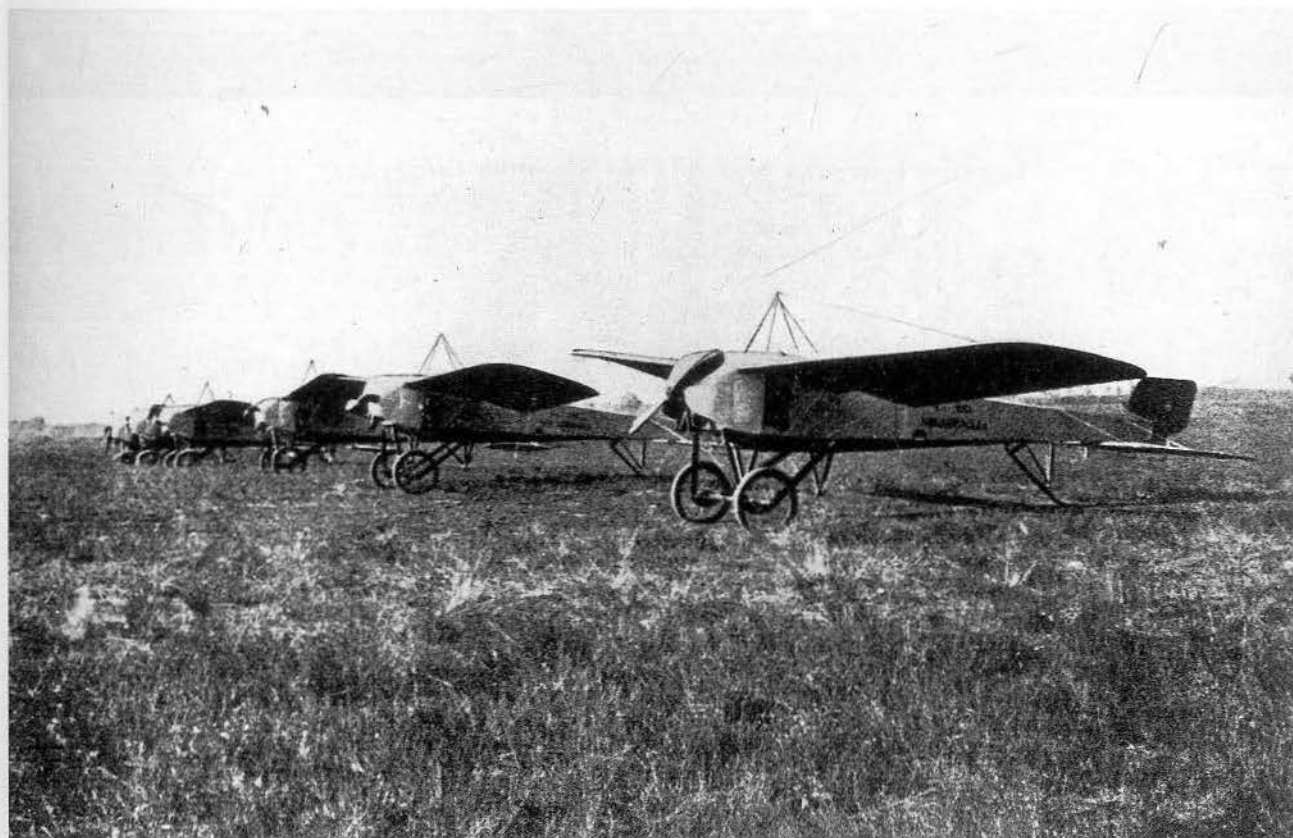
#### Note

- (1) G. DOUHET tenente colonnello di SM, *L'arte della guerra - Raccolta di sei conferenze tenute all'Università popolare di Torino 1914-15*, Torino, Lattes & C. edit., 1915, pp. 173.

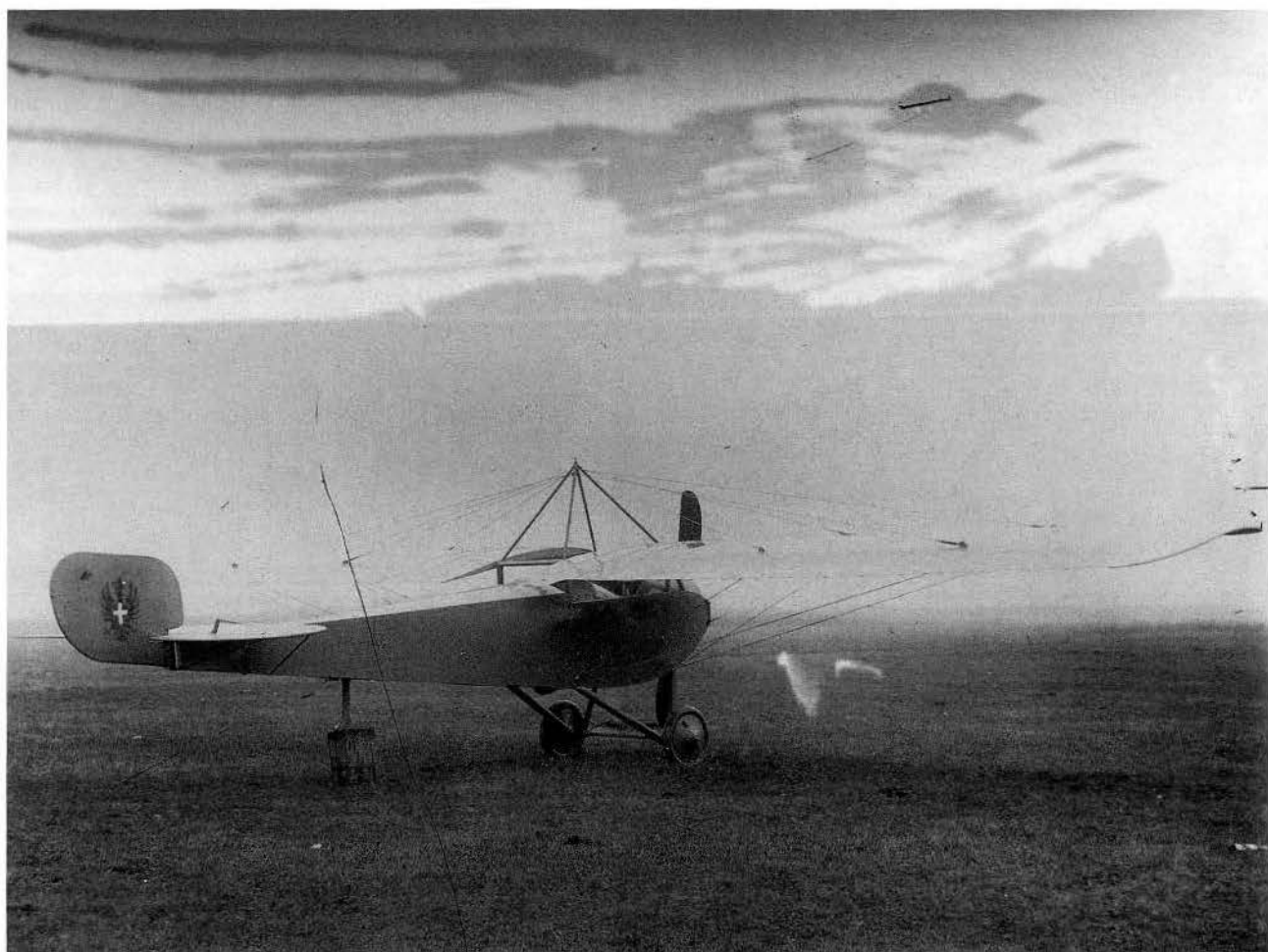


*1911-12 Il Blériot XI del Cap. Piazza: primo aeroplano usato in guerra*

*La squadriglia dei Caproni "CA.18"*



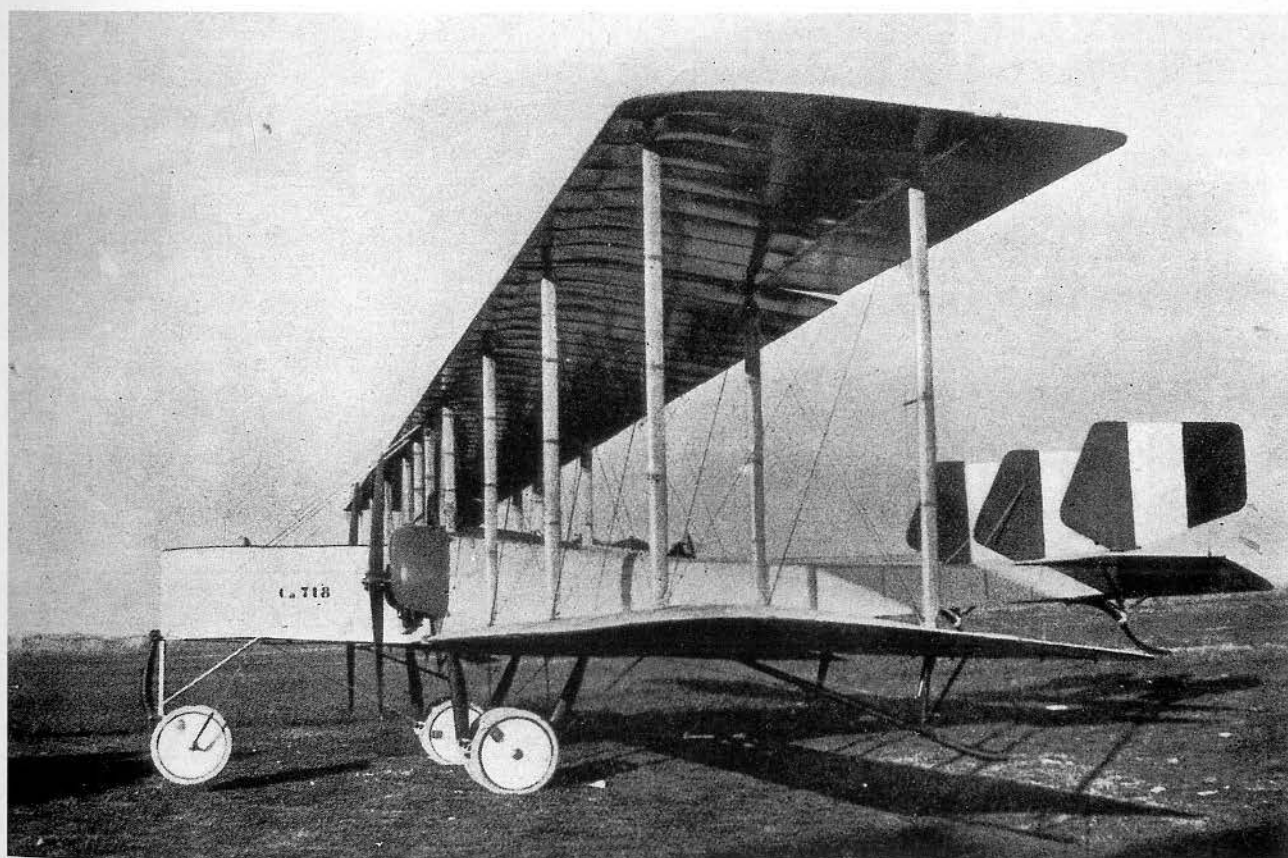




*Il Nieuport Macchi «Parasol» (anno 1913)*

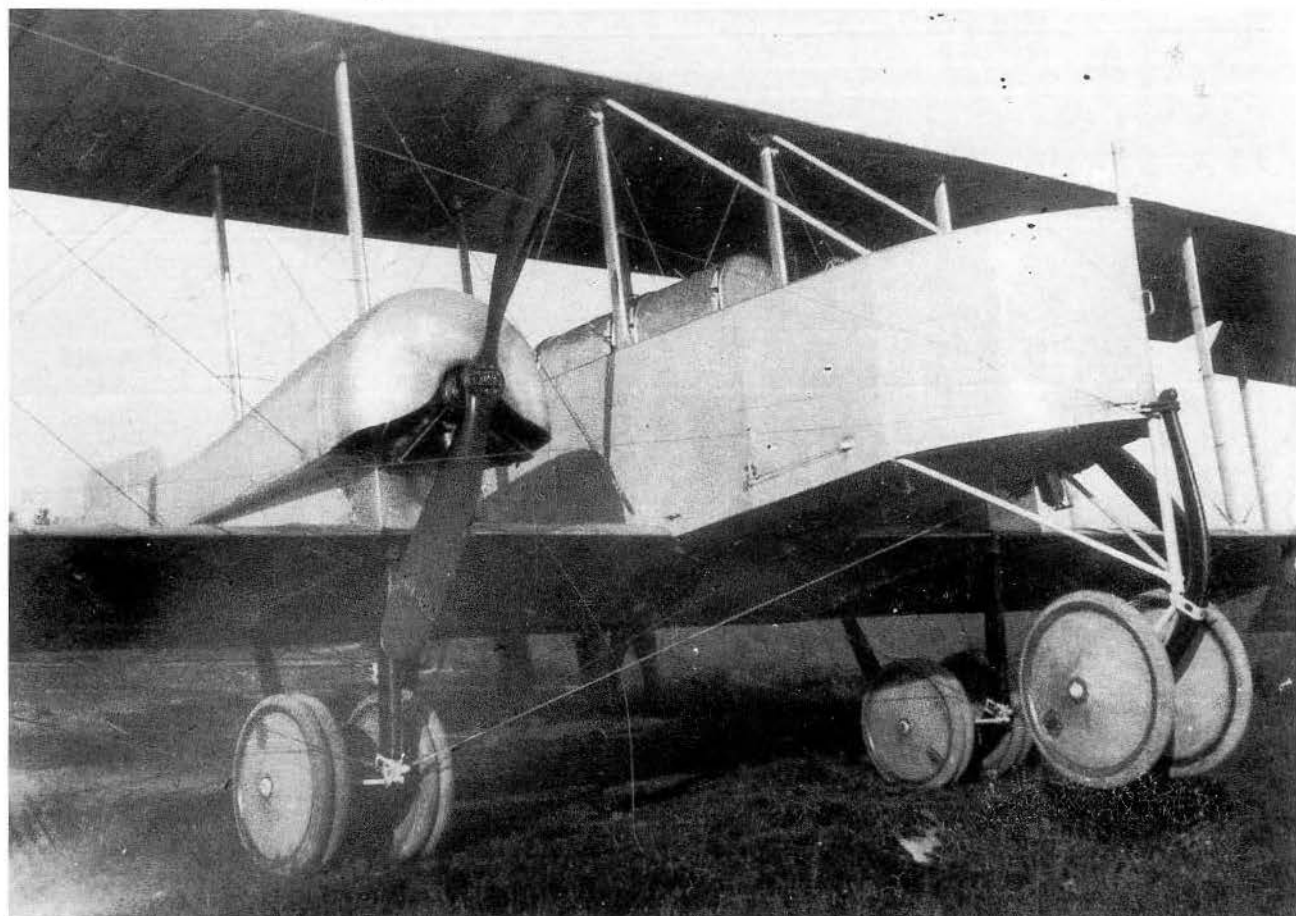


*Il prototipo del trimotore Caproni da bombardamento (1914)*





*Anno 1914 - Caproni 3 - Tre motori Gnôme Rhone da 80 HP. cad. - Prototipo*



## **CAPITOLO PRIMO**

### **Gli studi sull'automobilismo militare 1901-1904**





## AVVERTENZA DEI CURATORI

*La produzione di Giulio Doubet per gli anni 1901-1915, registrata nella bibliografia presentata in questo volume, è troppo ampia e disparata perché sia possibile e utile riprodurla integralmente.*

*Abbiamo perciò lasciato da parte gli studi di elettrotecnica e sulle basse temperature e pubblicato invece quelli sull'automobilismo militare. E ridotto di circa la metà gli articoli del "Caffaro" 1904-05 sulla guerra russo-giapponese e quelli della "Gazzetta del popolo" 1914-15 sui primi otto mesi della guerra mondiale. Pubblichiamo integralmente lo studio inedito del 1908 Il nodo della nostra questione militare, ma soltanto qualche pagina delle conferenze su L'arte della guerra del 1914-15.*

*Riportiamo quasi tutti gli scritti di aeronautica apparsi tra il 1910 e l'intervento italiano nella guerra mondiale, in particolare tutti gli articoli de "La Preparazione" 1910-11, tutti gli studi e le relazioni stesi da Doubet come comandante del Battaglione aviatori e la maggior parte della sua produzione giornalistica di tema aeronautico. Lasciamo da parte soltanto alcuni scritti giornalistici ripetitivi e la parte più burocratica delle lettere e circolari interne firmate come comandante del Battaglione aviatori.*

*Avremmo volentieri incluso alcune pagine della produzione letteraria (drammi e saggi critici non pubblicati) e della corrispondenza privata di*

*Doubet, ma nulla abbiamo trovato in merito. Anche dell'attività come pittore non rimangono tracce. Tutti i testi pubblicati sono riprodotti integralmente, con l'eccezione delle conferenze su L'arte della guerra e di un allegato, debitamente segnalato. Non abbiamo apportato alcuna modifica, salvo la correzione degli errori di stampa evidenti, lo scioglimento di alcune sigle e abbreviazioni e la ri-numerazione delle note imposta dal diverso assetto tipografico. Abbiamo rispettato maiuscole, corsivi e titoli, anche se in parte si tratta di scelte redazionali; infatti tra uno scritto e l'altro ci sono variazioni formali, per esempio nell'uso delle maiuscole e nella grafia di alcune parole e di nomi propri. In particolare nei suoi primi articoli Doubet, secondo l'uso del tempo, scrive "lo automobile", "aereonavigazione", "aereoplano" (e talora "areoplano"), "leggiero", per poi passare (con oscillazioni in parte addebitabili ai tipografi) alle forme oggi in uso.*

*È stata eliminata una parte delle cartine che corredano gli articoli (non di mano di Doubet), perché non necessarie all'intelligenza del testo; e una parte degli schizzi e disegni per gli stessi motivi.*

*Dopo il titolo dei singoli scritti una nostra nota, siglata N.d.C., fornisce le indicazioni bibliografiche e archivistiche indispensabili e alcuni elementi di inquadramento.*

*Le note ai testi sono di Doubet. Le poche che abbiamo introdotto sono siglate N.d.C.*



1/1.

**L'automobilismo sotto il punto di vista militare. Schema di un sistema automobilistico per uso militare. Torino, Casanova, 1902, pp. 50.**

*La "nota" di questo titolo fu letta da Doubet la sera del 28 giugno 1901 alla Sezione di Torino della Associazione elettrotecnica italiana (AEI) e pubblicata negli Atti della AEI, vol. V (1901), fasc. 3, n. 25, pp. 246-74. La "nota" fu ripubblicata da Doubet nel 1902 come estratto degli Atti della AEI, 2ª edizione con aggiunte, presso l'editore Casanova di Torino. Riproduciamo questa 2ª edizione perché più ampia, come è spiegato nel testo. Ne abbiamo rinvenuto anche una 4ª edizione, 1904, senza varianti.*

(N.d.C.)

#### **PREMESSA (1)**

Tutte le volte che un nuovo trovato sorge nella vita dei popoli civili nasce spontaneamente e contemporaneamente la domanda: Come applicarlo alla Guerra?

E questa domanda si affacciò al primo apparire del nuovo perfezionamento arrecato ai mezzi di trasporto, perfezionamento che prende il nome generico di automobilismo; e, come sempre avviene all'apparire di una cosa nuova e quasi avvolta in una specie di velo misterioso, le menti spicca-

rono il volo per le alate regioni della fantasia ed immaginarono svariatissime applicazioni del nuovo mezzo a diversissimi bisogni e contingenze di guerra; applicazioni che rimasero nel campo dell'ideale, perché i voli più arditi vennero frenati e ricondotti a terra dall'inesorabile peso delle cifre e dalle stringenti necessità meccaniche. Di qui delusioni e scoramenti che resero sempre più lenta ed intralciata la soluzione del problema.

Il risultato di tutto questo lavoro di intelligenze rimase nullo o quasi, perché esse non furono dirette su di una strada sicura, perché si andò avanti tasteggiando senza partire da un concetto chiaro e ben definito. Difatto, al sorgere del nuovo trovato, da una parte l'uomo di guerra ideò mille applicazioni di esso senza penetrare a fondo nella essenza del trovato stesso e senza darsi completa ragione della sua portata, sì che non fu possibile dar corso alle sue idee; dall'altra, il costruttore si sbizzarrì nella fabbricazione di modelli diversissimi senza conoscere a fondo i bisogni della guerra, sì che i vari modelli non soddisfecero a detti bisogni. Da una parte non si sapeva quello che dal nuovo mezzo era permesso richiedere; dall'altro non si sapeva che cosa il nuovo mezzo doveva dare.

Per quanto tale asserzione possa apparire dura, essa non cessa perciò di esser men vera, basti a provarlo il fatto che da nessun paese venne stabi-

(1) La premessa e la prima parte non vennero riportate sugli atti della AEI, perché trattanti cose note agli ingegneri.



lito un programma ben definito al quale dovessero sottostare i modelli presentati dai costruttori, e che in tutti i paesi vennero eseguiti esperimenti sui modelli presentati da costruttori e da essi ideati. Appare chiaramente che invece la via logica da seguire per tentare la risoluzione di questo problema sia quella di studiare *dapprima* tecnicamente ciò che si può ottenere dai mezzi che l'industria moderna mette a nostra disposizione, di studiare *quindi* quali siano le esigenze della guerra rispetto ai trasporti, di stabilire *se e quando* l'applicazione dei nuovi mezzi è possibile, *come e dove* riesca vantaggiosa, di determinare a quali requisiti dovrebbe soddisfare un possibile sistema di automobilismo per essere realmente utile nel suo impiego in guerra, di studiare infine il modo di concretare un sì fatto sistema.

Nello studio che ho l'onore di esporre mi sono prefisso di seguire questo metodo; nella prima parte ho cercato di sintetizzare brevemente ciò che la tecnica moderna può darci in fatto di automobili, considerando le prerogative generali e quelle particolari ai tipi più comuni; nella seconda parte, analizzando i bisogni e le contingenze di guerra ho tentato di stabilire in quali di esse fosse possibile l'impiego di un sistema di automobilismo; nella terza parte ho cercato stabilire a quali condizioni dovrebbe soddisfare un sistema automobilistico affinché il suo impiego risultasse di vantaggio ai bisogni della guerra; nell'ultima parte ho fatto alcune considerazioni mettendo a confronto le condizioni attuali dell'automobilismo colle esigenze del suo impiego sotto il punto di vista militare, ed infine ho esposto alcune mie idee su di un possibile sistema automobilistico che mi sembra possa, in linea generale, soddisfare alle esigenze suddette. Mi piace però, sin d'ora, avvertire il benigno lettore, che tali idee puramente personali, non sono qui esposte colla presunzione di voler lanciare una novità, ma semplicemente col desiderio che esse siano severamente discusse e criticate, e colla speranza che esse possano servire di guida a chi voglia intraprendere uno studio concreto di questo importante problema.

## **PARTE I.**

### **AUTOMOBILISMO, CONDIZIONI ATTUALI**

Quando giunge al nostro orecchio la parola automobilismo, la nostra fantasia balza al ricordo delle fuggenti visioni di vetturine eleganti che ci sono

passate dinanzi colla velocità di treni diretti e la mnemonica olfattiva ci rammenta le piccole anime pulsanti ed i piccoli polmoni respiranti benzina che imprimono a quelle leggere vetture il loro rapido moto. Ma se ci arrestiamo a pensare osserviamo che la parola automobilismo racchiude in sé un concetto molto più vasto; automobile significa: organismo capace di muoversi; questa semplice definizione allarga immediatamente il nostro campo di studio.

Quali sono gli organi essenziali di un automobile, presa la parola nel suo più ampio significato? Lo spostamento esige il consumo di un lavoro meccanico per cui è necessario che l'automobile sia sede di energia, che abbia organi capaci di trasformare questa energia in lavoro meccanico, che possieda organi capaci di utilizzare questo lavoro meccanico per lo spostamento. Ma non basta, l'automobile deve essere fornito di un movimento razionale e non di un movimento cieco e casuale, perciò è necessario che esso abbia anche una volontà. La valanga che precipita dal sommo del monte non è un automobile perché non sa il suo cammino, la più perfezionata *voiturette* FIAT non diventa un automobile sino a quando uno *chauffeur* non ne impugna il manubrio di comando.

Da ciò consegue direttamente che l'uomo non potrà mai costruire un automobile perfetto, in quanto non potrà ad esso infondere una volontà cosciente. L'animale invece è un automobile quasi perfetto perché può spostarsi, sapendo fino ad un certo limite, dove vuole e dove deve andare. Quando l'uomo intende impiegare un animale come mezzo di trasporto è necessario che giunga a sovrapporre la propria volontà a quella dell'animale impiegato; quando l'uomo intende impiegare una macchina come mezzo di trasporto è necessario che giunga ad imporre la propria volontà alla macchina stessa. Questa sovrapposizione od imposizione di volontà costituisce la *conduzione*; perciò noi non dissociaremo mai l'idea di automobilismo da quella di conduzione.

Da quanto è stato detto possiamo subito dedurre che, per quanto l'uomo possa giungere a costituire meccanismi ed ordigni più perfetti, non arriverà mai al punto di poter completamente sostituire l'animale, specie per quei servizi durante i quali la volontà umana può per qualche tempo rilasciarsi o fare difetto, perché in questo caso alla mancante volontà dell'uomo, supplisce la limitata ma pur sempre esistente volontà dell'animale. Al segnale della carica il cavaliere sprona il suo cavallo lan-

ciandolo sul nemico, e mentre il suo animo e la sua sciabola sono a quello rivolti, il cavallo s'incarica del percorso evitando e superando gli ostacoli che la via gli presenta. Quindi l'automobilismo non potrà mai escludere il cavallo come mezzo di guerra, lo potrà solo sostituire là dove il cavallo non è impiegato che come forza motrice o sede di energia.

Fermo rimanendo il concetto inseparabile della conduzione, restringeremo il significato della parola automobile *all'organismo meccanico capace di muovere*. Rimangono allora i soli elementi essenziali costitutivi:

A) Sede di energia;

B) Trasformatore dell'energia in lavoro meccanico;

C) Organi utilizzanti il lavoro meccanico per produrre lo spostamento.

Tralasciando di occuparci delle vie acquedotti e delle vie aeree che esorbitano dal nostro studio rimangono da considerare i movimenti sulla superficie solida della terra.

Gli organi meccanici che utilizzano il lavoro meccanico per lo spostamento sono quasi esclusivamente compendati nella coppia: Ruote-Terreno. In generale però il terreno come si presenta in natura o come lo ha ridotto l'opera dell'uomo non si adatta alla formazione della coppia suddetta e perciò questa è normalmente costituita dagli elementi Ruote-Strade.

Per quanto la cosa possa parere paradossale la strada fa parte integrante dell'automobile in quanto che questo perde la sua capacità di spostamento una volta tolto dalla sua strada. Ogni specie di automobile ha ruote e strade proprie e la potenzialità di percorso d'ogni specie dipende dal genere di strade che detta specie può percorrere.

La locomotiva ferroviaria, automobile dei più antichi, ha strade proprie alle quali è indissolubilmente legata; la locomotiva stradale usufruisce strade costruite per altri scopi.

L'automobile deve esser sede di energia al fine di alimentare il lavoro necessario allo spostamento. Ora questa energia può essere immagazzinata in modo da poter servire per un dato tempo e rifornita una volta consumata, oppure può essere fornita mano mano che viene consumata.

Quanto l'energia è immagazzinata in modo da poter produrre lavoro per un certo periodo di tempo, per questo tempo, l'automobile è indipendente e basta a sé; quando invece l'energia è somministrata a seconda del consumo, l'automobile deve essere legato da una condizione qualunque all'organo

che gli fornisce l'energia. Per meglio intenderci e per seguire una classificazione esistente chiameremo Automobili quelli ad energia immagazzinata, ed Automotori quelli ad energia trasmessa.

L'energia immagazzinata può assumere diverse forme: chimica, come carbone nei suoi diversi aspetti, polveri, pile elettriche, accumulatori, ecc.; dinamica, come gas compressi, aria liquida, ecc.; l'energia trasmessa in relazione al consumo può essere energia elettrica per mezzo di correnti, energia meccanica per mezzo di trazione, ecc.

Tanto negli automobili propriamente detti quanto negli automotori rimane a considerare il trasformatore dell'energia posseduta o ricevuta in energia meccanica. Questi trasformatori vengono chiamati motori e prendono in genere nome dall'energia che consumano; è appunto nel perfezionamento di questi motori che consiste il moderno sviluppo dell'automobilismo.

Svariatisimi sono i tipi dei motori che vennero ideati e costruiti: tralasciando quelli di minor importanza o che hanno un'importanza di pura curiosità, esamineremo solo quelli di uso pratico e di stabile definizione. Tali motori sono quelli impieganti il carbone nelle sue diverse forme e l'elettricità.

#### *Motori impieganti carbone nelle sue diverse forme.*

Si dividono in due grandi categorie:

1ª a vapore;

2ª a scoppio di gas o ad aria carburata.

Nei primi la trasformazione dell'energia avviene per mezzo dell'intermediario del vapore d'acqua, nei secondi direttamente.

#### *Motori a vapore.*

Un motore a vapore si compone essenzialmente di un generatore produttore il vapore sotto pressione e di una macchina comprendente in genere due stantuffi nei quali il vapore agisce per espansione. Il generatore del vapore o caldaia è la parte più ingombrante del meccanismo e gli studi sono rivolti ad ottenere piccole caldaie a rapida messa in pressione. Questi motori sono applicati ad automobili pesanti; sono macchine, in genere di costruzione studiata e solida, si regolano bene per velocità e coppia motrice, si avviano da sé sotto carico. Con un motore *compound* ben costruito si ottiene

un buon rendimento consumando al minimo 15 kg. di acqua e 2 kg. di carbone per cavallo-ora.

Si studiò di aumentare il rendimento impiegando petrolio od altro olio-carburo come combustibile e cercando di evitare il consumo dell'acqua mediante l'uso di condensatori potenti; ma finora, a questo riguardo, non si può produrre alcuna notizia esatta.

### *Motori ad aria carburata.*

Utilizzano come forza motrice l'esplosione in un recipiente chiuso di una miscela detonante formata di aria e di vapori di olii carburi in una determinata proporzione.

Questa miscelanza esplodendo produce un considerevole volume di gas caldo, che, costretto in un piccolo spazio, risulta a considerevole pressione. Questa pressione è adoperata per spingere uno stantuffo, il movimento del quale per mezzo di bielle e di manovelle, si trasmette ad un albero motore.

Questi motori si dividono in due grandi classi, a due ed a quattro tempi; questi ultimi sono quelli comunemente usati ed i quattro tempi comprendono due andate e due ritorni dello stantuffo ed uno solo di questi quattro tempi è motore (2).

Per assicurare la continuità del movimento è indispensabile avere un volano molto grande e molto pesante od una macchina complessa equilibrata, allo scopo di vincere il lavoro negativo dei tre tempi che separano le esplosioni, solo tempo in cui il lavoro sia positivo. Esistono sempre difficoltà di avviamento.

(2) Si supponga un cilindro con relativo stantuffo in movimento. Ad un dato momento lo stantuffo, in virtù della forza viva acquistata, percorre il cilindro dall'indietro all'avanti. A cagione di questo spostamento, esso tende a fare il vuoto dietro di sé e provoca così l'aspirazione della miscelanza esplosiva. Arrivato al termine della corsa il cilindro è pieno di miscuglio detonante ad una pressione sensibilmente uguale alla pressione atmosferica. È il primo tempo.

La manovella, continuando nel suo movimento rotativo, forza lo stantuffo a retrocedere; per cui la miscela viene compressa e si chiude la valvola di ammissione. La compressione avviene nella culatta del cilindro, dove è scavata una cavità per questo scopo. È il secondo tempo.

Poco prima che lo stantuffo giunga al termine della sua corsa la miscelanza è fatta esplodere; vi si formano dei gas ad alta temperatura: i gas caldi si espandono, lo stantuffo è spinto avanti. È il terzo tempo, il tempo motore.

Appena lo stantuffo incomincia a retrocedere si apre una valvola ed i prodotti dell'esplosione sfuggono all'esterno; è lo scappamento: il quarto tempo.

La miscelanza detonante si ottiene per mezzo di carburatori i quali possono essere a distillazione, ad evaporazione od a polverizzazione (3).

In generale i motori in parola, essendo a semplice effetto, presentano delle disposizioni meccaniche molto semplici, però non si possono costruire motori di grande potenza (4). Essi non necessitano l'impiego di voluminose e pesanti caldaie, però, a parità di potenza sono più voluminosi dei motori a vapore, non compresa la caldaia.

Il motore ad aria carburata è sempre pronto a partire, ma è indocile e cioè malamente si adatta a variazioni di velocità e di coppia motrice.

### *Motori elettrici.*

Sono certamente quelli che portano la palma per la semplicità di costruzione, per la facilità di conduzione e di conservazione. Essi trasformano l'energia ricevuta direttamente in movimento rotatorio, a differenza degli altri nei quali vi è una successiva trasformazione di movimento alternativo in movimento rotativo, ragione per cui, in ogni giro di manovella, la coppia motrice varia e si produce l'effetto detto del *galoppo* che si riscontra negli attuali treni ferroviari e che determina le scosse ondulatorie delle ultime vetture dei treni stessi. Il motore elettrico che meglio si adatta per uso di trazione è certamente quello *in serie a corrente continua*, perché:

1° si regola facilmente a velocità e coppia motrice variabile;

2° si incammina sotto l'impulso della coppia motrice massima e cioè appena vi si applica la corrente sviluppa lo sforzo massimo di cui è capace sotto quella corrente.

Queste due proprietà sono di grande vantaggio nel caso della trazione, caso in cui è necessario poter regolare la velocità di marcia, poter superare le difficoltà del terreno, poter usufruire di uno sforzo massimo al momento del primo distacco.

Tali motori funzionano egregiamente applicati a tramways elettrici.

La difficoltà di impiego di questi motori non è ad essi inerente, ma è dovuta alla qualità di energia che consumano, energia che è difficilmente

(3) La potenza specifica del petrolio e derivati, ed in genere quella degli olii carburi, è superiore a quella del carbone. 1 kg. di carbone fornisce 8.000 calorie; 1 kg di petrolio 10.000.

(4) Il limite massimo della potenza di questi motori si aggira nei 25 HP.



immagazzinabile. Difatti l'unico mezzo conosciuto per immagazzinare l'energia elettrica è quello di costringerla in accumulatori. Ma questi hanno dei gravissimi difetti, sono pesantissimi, non permettono sforzi saltuari, impiegano più tempo a caricarsi che a scaricarsi, sono di difficile rifornimento necessitando una sorgente di elettricità conveniente.

Per queste ragioni ritengo che, fino a quando non si trovi un nuovo mezzo di immagazzinare l'energia elettrica, questo metodo non può servire che per automobili di lusso, di piccola potenza e di breve raggio d'azione.

I motori elettrici invece si prestano benissimo per gli automotori perché molto facile è la trasmissione dell'energia elettrica. Tali sono i tramways e le ferrovie a conduttura aerea o sotterranea, tali sono gli automotori che percorrono strade ordinarie mediante una doppia conduttura aerea, una per l'andata, l'altra per il ritorno della corrente.

L'esame fatto ci permette di delineare i tipi di automobili che l'industria moderna mette a nostra disposizione:

- 1° automobili a vapore;
- 2° automobili ad aria carburata;
- 3° automobili elettrici;
- 4° automotori elettrici.

Riassumendo le qualità ed i difetti di ciascuno avremo:

#### *Automobili a vapore.*

Sono macchine solide, bene studiate, ben costruite, possono assumere qualunque potenza, docili ma di non facile maneggio, si regolano bene per velocità e per coppia motrice, sono voluminose e pesanti, non sempre pronte, consumano molta acqua.

Si adattano al tipo dell'automobile pesante. Si costruiscono automobili propriamente detti, cioè carri destinati a muovere sé stessi ed il loro carico e locomotive stradali atte al traino di vetture rimorchiate.

#### *Automobili ad aria carburata.*

Sono macchine abbastanza semplici e di maneggio più facile delle precedenti, meno docili e meno facilmente regolabili. Atte alle grandi velocità

funzionano men bene sotto carichi pesanti a piccola andatura.

Consumano meno acqua delle precedenti, sono sempre pronte. Si adattano ad automobili leggeri e veloci, fecero cattiva prova in automobili pesanti.

#### *Automobili elettrici.*

Sono macchine di funzionamento perfetto, facile, sono docilissime, ma di peso morto enorme ed incapaci di sforzi saltuari.

Hanno piccolissimo rendimento in peso utile, sono di difficilissimo se non impossibile rifornimento. Si usano per vetture leggere che non si debbano allontanare dalla sede.

#### *Automotori elettrici.*

Sono macchine di funzionamento perfetto, facile, docilissime alla conduzione, atte a salti bruschi di forza motrice, di grande rendimento in peso utile, possono assumere qualunque potenza. Debbono essere legate per mezzo di una trasmissione al generatore dell'energia elettrica. Si usano su percorsi determinati, rilegandole alla sede di energia per mezzo di una conduttura elettrica stabile e di un contatto mobile.

Stabilito così quello che la tecnica può darci, cerchiamo quello che la guerra può domandarci.

## **PARTE II.**

### **CIRCOSTANZE DI GUERRA NELLE QUALI È POSSIBILE IMPIEGARE UN SISTEMA DI AUTOMOBILISMO**

Per analizzare i movimenti che avvengono nel tempo di guerra è necessario che gettiamo un rapido sguardo sul quadro che ci presenta un Esercito operante.

In genere quello che in una guerra ci colpisce maggiormente sono le mosse e le azioni della parte combattente dell'Esercito, ma noi ora dobbiamo protendere il nostro sguardo molto più in là e studiare più addentro la vita complessa di questo grande organismo.

Si può dire che, attualmente, in tempo di pace, questo organismo non esiste che embrionalmente. Allo scoppio della guerra sopraggiunge l'ordine di mobilitazione a fecondare questo embrione nel seno della madre patria. Ed allora quasi tutta la vita



della madre pare si concentri nel grande concepimento, un rapido ed intenso lavoro insorge, le parti lontane si avvicinano e si agglomerano, elementi nuovi si aggiungono, gli organi parziali si delineano, si costituiscono ed incominciano a funzionare, in breve tempo la gestazione è compiuta, l'Esercito è, ha vita e muove.

Come in tutti gli organismi perfezionati, così nell'Esercito, le diverse funzioni sono separate e prodotte da organi speciali, e noi non potremmo valerci di miglior mezzo per analizzarne il vario comportamento che paragonando l'Esercito costituito ed agente al corpo umano vivente.

La parte operatrice dell'Esercito, quella che combatte e decide, è data principalmente dall'insieme delle tre armi, fanteria, artiglieria e cavalleria; esse sono come le dita di una mano che, stretta a pugno, cerca, attacca, resiste, decide la lotta. La cavalleria, per le sue speciali qualità, è anche detta l'occhio e l'orecchio dell'Esercito. Affinché il pugno venga lanciato nella giusta direzione sul nemico è necessario che l'occhio e l'orecchio dell'Esercito scrutino questo nemico, lo vedano, lo sentano e trasmettano le loro impressioni al cervello, al comando in capo, e che da questo partano gli ordini per l'azione e la direzione del pugno. Ed ecco come si manifesta un doppio ordine di movimenti, di notizie che dalla periferia vengono al centro e di ordini che dal centro si portano alla periferia, simile al doppio giuoco di un sistema nervoso. Ma intanto tutto l'organismo vive e lotta, quindi consuma e produce dei relitti; è necessario che nuova vita accorra là dove fu il consumo, mentre è necessario vengano asportati i relitti nocivi, come in un doppio giuoco di arterie e di vene. Come nell'essere umano più brillante è il cervello, ma indispensabile il cuore, così nell'Esercito, più brillante è il comando delle truppe, più modesto, ma non meno indispensabile, l'esatto funzionamento dei servizi. Questo lavoro meno appariscente, e molte volte dimenticato da chi non si addentra a considerare l'azione complessa di un esercito, ha una vitale importanza nell'economia e sull'esito di una guerra ed impegna una somma grandissima di attività.

Il soldato che vive, muove e combatte deve essere mantenuto, armato, curato, vestito, governato, deve poter ricevere ordini e notizie, ecc. Questi bisogni del soldato isolato, moltiplicati per un fattore numerico di centinaia di migliaia di unità, per essere soddisfatti è necessario funzionino e funzionino bene i servizi di vettovagliamento, sanitario, d'artiglieria e genio, dei trasporti, telegrafico e

postale, veterinario, vestiario ed equipaggiamento, giudiziario e di polizia. Dietro l'Esercito operante una fittissima rete di questi servizi s'estende sino al cuore della madre patria ed il movimento di ricambio dev'essere regolare ed ininterrotto. Gli Eserciti operanti moderni sommano parecchie centinaia di migliaia di uomini; dietro ad essi su larga superficie, altre centinaia di migliaia di uomini debbono muovere, lavorare, agitarsi per procurare ai primi la vita ed i mezzi di azione.

Tutta l'intensa vita del vario organismo, sino dal suo primo concepimento, può essere, rispetto ai movimenti, classificata come segue:

- a) Movimenti per la radunata dell'Esercito;
- b) Movimenti dell'Esercito costituito;
- c) Movimenti di notizie dalla periferia al centro;
- d) Movimenti di ordini dal centro alla periferia;
- e) Movimenti sul campo di battaglia;
- f) Movimenti di rifornimenti dal centro alla periferia;
- g) Movimenti di materiali inutili e dannosi dalla periferia al centro.

Per quali di questi movimenti può l'automobilismo essere impiegato?

*a) Radunata dell'Esercito.*

Per questi movimenti si impiegano le ferrovie e le strade ordinarie; queste, quando i movimenti per ferrovia riescano meno rapidi o meno convenienti. A nessuno, per quanto di eccitabile fantasia, può passare per la mente l'impiego dell'automobilismo in questa contingenza.

*b) Movimenti dell'Esercito costituito.*

Le grandi unità dell'esercito costituito muovono per via ordinaria, ed, a meno di casi addirittura eccezionali, la via ordinaria è più conveniente della stessa ferrovia (5).

Quindi, per grandi unità: no.

Piccoli reparti. Cavalleria naturalmente esclusa.

Fanteria. Si potrebbe pensare di far seguire la cavalleria da piccoli reparti di fanteria montata su automobili; a questo scopo potrebbe servire il tipo di automobile-omnibus che si adopera per le

(5) Un'Armata di tre Corpi d'armata e di una Divisione di cavalleria, a qualunque Nazione essa appartenga, necessita, pel suo carico in ferrovia, di circa 300 treni completi. Ammettendo anche che la potenzialità di una linea ferroviaria sia di 24 treni giornalieri, tale Armata, per trasportarsi, per esempio, da Alessandria a Torino (circa 100 km.), per ferrovia impiegherebbe 13-15 giorni, mentre per via ordinaria ne impiegherebbe 4. E ciò senza tener conto di tutte le difficoltà inerenti ad un tale trasporto ed agli inconvenienti di diverso genere al quale si andrebbe incontro.

comunicazioni fra alcuni paesi non rilegati da ferrovie.

Il largo impiego delle biciclette nella vita moderna indica però un mezzo più semplice per raggiungere lo stesso scopo.

Artiglieria. Si sono studiate batterie di cannoni automobili, ma per l'artiglieria da campagna, costretta a percorrere terreno vario, sono idee geniali, ma fantastiche, inquantoché l'automobile non può uscire dalle strade. In Russia, il principe Wladimiro ha studiato batterie trainate da automobili con serventi a cavallo, traino delle batterie sulle strade per mezzo degli automobili, presa di posizione coi cavalli; scopo: risparmiare la forza dei cavalli. A parte la complicazione del sistema, la cosa si comprende poco facilmente in un paese così ricco di cavalli. L'artiglieria combatte generalmente insieme alla fanteria, alla quale è legata; perciò è presumibile che possa compiere le stesse tappe senza sfinire i cavalli: in ogni caso, miglior partito è provvederla di maggior numero e di migliori cavalli.

Grosso carreggio. Il grosso carreggio che segue le grandi unità di guerra fa parte degli organi di rifornimento. Dei movimenti di questi vedremo più oltre.

*c, d) Movimenti di notizie e di ordini.*

In generale le notizie procedono dal Comando della Divisione verso il Comando in capo e gli ordini provengono da questo al Comando di Divisione per mezzo del telegrafo, mezzo che fino ad ora mantiene il *record* della velocità. Dato poi il necessario agglomeramento delle forze e la loro ubicazione forzata da esigenze di altro ordine, io sono del parere che un cavaliere od un ciclista si presenteranno, quasi sempre, alle comunicazioni interne con maggiore facilità, speditezza e sicurezza di un automobile. In ogni modo possiamo notare che per questo genere di servizio, il tipo che si potrebbe impiegare sarebbe quello delle usuali vetture a benzina di media velocità, perché in guerra le strade sono ingombre.

*e) Movimenti sul campo di battaglia.*

I campi sui quali si combatteranno le future battaglie saranno vastissime zone di terreno, sulle quali muoveranno centinaia di migliaia di uomini, di cavalli, di cannoni. Le densità delle fronti di combattimento saranno grandissime (6), e queste

(6) Per densità di un fronte di combattimento s'intende il numero dei combattenti diviso per lo spazio frontale occupato. Questa densità può raggiungere i 9-12-15 e più uomini per metro lineare, intendendo che essi sono distribuiti in profondità.

masse enormi di esseri moventi saranno addensate in uno spazio relativamente limitato, sì che sarà necessario che il loro movimento avvenga al di fuori delle strade e cioè su terreni rotti, coltivati, intersecati da ostacoli di ogni natura. Affinché tutti gli elementi combattenti abbiano quella libertà di manovra che ad essi è necessaria, abbisogna dunque che nessuno di essi sia legato alle strade, e perciò pei movimenti sul campo di battaglia resta naturalmente escluso in modo assoluto l'automobilismo. Nessuna vettura destinata a seguire a contatto le truppe potrà dunque essere automobile. Quando un Esercito od una parte di esso si prepara a dar battaglia, restringe il suo fronte, sì che dietro ad esso tutta la rete dei servizi si raffittisce, e si comprende come debbano essere usufuite, e perciò ingombre, le strade sul tergo di esso durante questo periodo di crisi.

Venne escogitato, idea genialmente fantastica, mi si permetta di così esprimermi, l'impiego di automobili per trasportare distaccamenti da un punto all'altro del campo di battaglia, sia nella marcia avanti, sia prima dell'ultima fase del combattimento per permettere all'assalitore di sfondare un punto della linea nemica o di soverchiare le ali. In una grande battaglia moderna non saranno certamente distaccamenti di poche centinaia di uomini quelli che decideranno dell'esito della immane lotta, saranno i Corpi d'armata le unità che manovreranno, se pure potranno manovrare una volta che la loro direzione tattica sia stata determinata dall'impulso della manovra strategica. Ma ammettiamo pure che si voglia far manovrare in automobile una massa di due brigate di fanteria (4 reggimenti, circa 12.000 uomini): calcolando 50 uomini per automobile, occorrerebbero 240 automobili, i quali dovrebbero trovarsi pronti nel posto opportuno ed avere a disposizione le strade necessarie. Queste poche cifre credo, bastino, qualora si rifletta a ciò che è stato prima detto per classificare l'idea come feci più sopra.

*f, g) Movimenti di rifornimento e di sgombero.*

Questi movimenti consistono in trasporti di materiali e si eseguono a tergo dalle truppe operanti. Essi hanno la massima importanza, perché dal loro regolare funzionamento dipende la vita, la forza e la capacità di movimento dell'Esercito.

Questo movimento di va e vieni è come la pulsazione del cuore dell'Esercito, ed è grande torto considerare questo organo come secondario. Se il cuore è debole, se le sue pulsazioni sono irregolari, l'Esercito ha poca vitalità: rinvigorire le pulsazioni

di questo cuore è rinvigorire l'Esercito stesso. Questi grandi movimenti di materiali si eseguono per ferrovia fino a che ciò è possibile; poi per via ordinaria sino ai carreggi regolamentari delle grandi unità. L'Armata riceve dal paese i rifornimenti e li fa giungere ai Corpi d'armata; questi li inoltrano alle Divisioni, che li distribuiscono alle truppe.

Perché il rifornimento non manchi, presso le varie unità sonvi riserve di materiali che seguono le unità stesse.

In questa categoria di grandi trasporti potremo aggiungere quelli determinati dai movimenti dei parchi d'assedio, costituiti dall'enorme massa di bocche da fuoco, munizioni ed altri materiali di artiglieria e genio che sono necessari per l'attacco delle piazze forti (7).

Tutti questi trasporti possono riunirsi sotto le seguenti forme:

- I) Trasporti dal paese alle Armate;
  - II) Trasporti dalle Armate alle unità minori;
  - III) Trasporti che seguono le unità;
  - IV) Trasporti all'indietro di materiali di rifiuto (8).
- Tralasciando questi ultimi per la minore loro entità rispetto ai primi, per dare un'idea dell'importanza di questi movimenti, citerò il fatto che per un'Armata di tre Corpi d'armata ed una Divisione di cavalleria (circa 100.000 uomini), occorrono circa 5.000 carri con 15.000 cavalli da tiro, e che calcolando il consumo giornaliero di un uomo ad un chilo e di un cavallo a 5 chili, ogni giorno vengono consumate circa 200 tonnellate di materiale diverso.

E queste 200 tonnellate debbono giornalmente giungere all'Armata e giornalmente defluire sino alle truppe. Aggrava ancora la difficoltà del servizio la ristrettezza dello spazio in cui si manovra, che ha per effetto la concessione di poche strade utilizzabili.

La difficoltà di far funzionare questi servizi è tale che è quasi generalmente ammesso che un'Armata non possa liberamente manovrare se non ha almeno una linea ferroviaria che la ricollegli alla base di operazione (9).

(7) Nella guerra 1870-71, davanti a Parigi, semplicemente per collegare il parco d'artiglieria d'assedio stabilito a Villecoubly colle stazioni ferroviarie di scarico di Layny e di Nanteuil, occorsero 5000 carri.

(8) Così sono chiamati, alquanto duramente, i feriti, gli ammalati, i prigionieri, i trofei di guerra, ecc.

(9) Così chiamasi quella zona di territorio dalla quale si estraggono le risorse.

Ma tutti questi grandi trasporti si eseguono per strade, per ciò si vede la possibilità di impiegarvi un sistema automobilistico.

La possibilità non vuol dire ancora la convenienza, ed ora appunto ci domanderemo a quali condizioni dovrebbe soddisfare un sistema di automobilismo perché fosse conveniente impiegarlo nei grandi trasporti di guerra.

### **PARTE III.**

#### **CONDIZIONI ALLE QUALI DEVE SODDISFARE UN SISTEMA DI AUTOMOBILISMO AFFINCHÉ IL SUO IMPIEGO SIA UTILE NEI GRANDI TRASPORTI DI GUERRA**

Prima condizione di una tale convenienza è quella che il nuovo sistema di trasporto abbia un carattere di stabilità e cioè non sia passibile di rapidi e prevedibili perfezionamenti di natura tale da rendere il sistema stesso di una così grande inferiorità rispetto ad un sistema nuovo, da esigerne il cambiamento. La ragione di essere questa prima condizione appare chiaramente se si pensa alla spesa occorrente per l'impianto di un nuovo sistema di trasporto.

Oltre alla suddetta condizione di stabilità ve ne sono altre: tecniche, d'impiego ed economiche.

*Condizioni di stabilità.* - Perché il sistema sia stabile è necessario che esso abbia qualità tali da raggiungere i limiti del desiderabile là dove questi limiti sono per loro natura e nelle condizioni odierne raggiungibili, e si avvicini così prossimamente ai limiti del possibile, là dove la perfezione non è raggiungibile, da lasciar la minor latitudine a nuovi perfezionamenti od a permettere solo perfezionamenti di un ordine di importanza trascurabile. Perciò la stabilità del sistema dipende dal modo nel quale sono soddisfatte le altre condizioni, per la ricerca delle quali esamineremo il modo di funzionare del sistema attuale ricercandone gli inconvenienti ed i desiderabili perfezionamenti.

Prima di addentrarci in questo studio è necessario che vediamo brevemente quali difficoltà presentino le marcie delle grandi unità dell'Esercito, da ciò vedremo quali difficoltà presentino gli spostamenti delle grandi masse. La più grande unità che possa muovere lungo una strada è il Corpo d'armata, e cioè il Corpo d'armata (circa 30.000 uomini) è la più grande unità che possa spostarsi interamente



da un punto all'altro in un solo giorno e per una sola strada. Un Corpo d'armata, per esempio, francese, incolonnato su di una strada ha una lunghezza di circa 50 km. e mette a sfilare circa 13 ore. Queste due cifre danno l'idea di ciò che deve essere una marcia di Corpo d'armata quando si pensi che quando parte la testa, la coda ha da attendere ancora una mezza giornata. Di qui nascono tutte quelle disposizioni complicate per l'incolonnamento della colonna, pel suo scaglionamento, per i riposi, per l'ordine di marcia, per il vettovagliamento, ecc., ecc. Si comprende che marciando al nemico le prime saranno le truppe combattenti ed in seguito verranno i servizi e si comprende come questi, che sono pur quelli che procurano le relative comodità al soldato, giungano molto dopo di lui. Ho accennato molto sommariamente a ciò affinché si veda a quali difficoltà, di un ordine che forse non salta subito all'occhio, si vada incontro nel movimento delle grandi masse, e perché si veda come su queste difficoltà abbiano influenza fattori che nel caso comune vengono trascurati.

#### I) *Peso massimo delle vetture.*

Col sistema di traino attuale e cioè a cavalli, essendo limitata la forza di trazione che si può applicare ad una vettura, perché non conviene attaccare più di un certo numero di pariglie, si è dovuto limitare il peso massimo dell'unità-carro alle 5 tonnellate. Questo peso è relativamente piccolo ed obbliga molte volte a frazionare i carichi, anche quando ciò dà luogo ad inconvenienti, e limita, in certi casi, il trasporto di materiali indivisibili eccedenti un dato peso. Questa limitazione è addirittura un nodo di ferro per le artiglierie d'assedio che derivano la loro potenza dal loro peso.

Sarebbe quindi utile poter aumentare il limite massimo del peso dell'unità-carro. Ma anche ammesso che si possegga un motore capace di trainare qualunque peso, è chiaro che il peso dell'unità-carro viene limitato da condizioni estranee al sistema di traino e precisamente dalle condizioni stradali. Le strade comuni colle loro opere d'arte non sono costruite in modo da reggere a pesi eccezionali: mi pare dunque si possa stabilire che il peso massimo dell'unità-carro non debba superare normalmente le 10-12 tonnellate, in casi eccezionali 20 tonnellate. Dico eccezionali 20 tonnellate, perché la marcia di una colonna di carri di tal peso esigerebbe speciali precauzioni rispetto alla stabilità della strada e delle opere d'arte.

#### II) *Lunghezza dei carri.*

Alla lunghezza propria del carro, determinata dal suo peso e dal genere di materiale da trasportarsi, si aggiunge la lunghezza del motore, la quale è in generale superiore alla lunghezza del carro, e l'intervallo fra carro e carro. Ogni carro occupa quindi una lunghezza stradale molto superiore a quella necessaria al carro isolato e distaccato. La lunghezza stradale occupata da ogni carro ha una grande importanza nell'economia dei grandi trasporti perché limita in un certo modo la potenzialità stradale (10).

Se supponiamo di dover trasportare da A a B un convoglio di N carri, di cui ognuno occupi una lunghezza l di strada, che la distanza fra A e B sia L e che la velocità di marcia sia v, avremo che il tempo impiegato perché il primo carro giunga in B è:

L  
— e perché vi giunga tutto il convoglio è:  
v

$$t = \frac{L}{v} + \frac{l N}{v}$$

Questa formuletta ci dice due cose:

a) Che con uguale velocità di marcia si può compiere la stessa tappa in minor tempo o che nello stesso tempo si può compiere una tappa più lunga quando minore è lo spazio occupato da ogni carro.

Una colonna carreggio lunga 22 km. per compiere una tappa di 20 km. colla velocità di 4 km. all'ora impiega ore 10 1/2. Se la colonna carreggio, perché ogni carro occupa una lunghezza stradale metà, fosse lunga solo 11 km. farebbe la stessa tappa in ore 7 3/4, oppure in 10 ore e 1/2 compirebbe una tappa di 31 km.

b) Che nello stesso tempo si possono portare più carri ad una stessa distanza quando la lunghezza di ogni carro sia minore.

Se una colonna di 2000 carri, lunghi ognuno 10 metri, compie una certa tappa in 10 ore, nello stesso tempo compie la stessa tappa una colonna di 4000 carri lunghi ognuno 5 metri.

La prima ci dice che una diminuzione della lunghezza dei carri accelera i rifornimenti, la seconda che ne aumenta la potenza. Perciò sarebbe desiderabile diminuire la lunghezza dell'unità-carro.

(10) Il carreggio di un Corpo d'armata francese occupa circa 22 km. di lunghezza stradale.



Abbiamo visto che in questa lunghezza va considerata la lunghezza propria del carro, quella del motore e l'intervallo fra carro e carro. Ora non si può pensare di poter influire molto sulla lunghezza propria del carro, la quale dipende dal materiale che è necessario trasportare, si può pensare invece di raccorciare o rendere nulle le distanze fra i carri e le lunghezze dei motori. Però le distanze non possono abolirsi perché ciò renderebbe troppo rigida la colonna e troppo dipendenti le sue parti. Perciò il limite che si può cercare di raggiungere è quello di rendere nulla la lunghezza stradale occupata dai motori.

### III) *Velocità di marcia.*

La velocità di marcia del carreggio attuale viene calcolata a 4 km. all'ora.

Se osserviamo nuovamente la formuletta poco prima trovata:

$$t = \frac{L}{v} + \frac{I N}{v}$$

vediamo che un aumento della velocità di marcia arreca gli stessi vantaggi, ma in maggiore proporzione, di quelli apportati da una diminuzione della lunghezza dei convogli e cioè accelera i rifornimenti e ne aumenta la potenza.

Quantunque appaia evidente la convenienza di aumentare la velocità di marcia del carreggio, non è lecito spingersi troppo oltre in questo senso perché non si può ragionevolmente immaginare una lunga colonna di numerose vetture, a piccola distanza l'una dall'altra, percorrenti una strada ordinaria colla velocità di un treno diretto. Dovendosi ogni carro regolare sugli altri, tutti dovranno mantenere la velocità che può assumere il carro che si trova nelle peggiori condizioni stradali sia per curve sia per rampe. Perché nella colonna vi si mantenga il necessario ordine si impone una piccola velocità. Mi pare quindi lecito asserire che la velocità dei lunghi convogli non debba superare 8-12 km. all'ora.

### IV) *Lunghezza della tappa giornaliera.*

La potenzialità di tappa del cavallo attaccato ad un traino pesante può largamente valutarsi a circa 40 km. al giorno, eccezionalmente e per brevissimo tempo a 60. La lunghezza della tappa giornaliera influisce moltissimo sulla economia dei trasporti. Si supponga di dover fare in B un rifornimento

giornaliero di materiali situati in A. Sia L la distanza tra A e B e sia N il numero dei carri necessari per il rifornimento giornaliero. Occorrerà stabilire fra A e B un servizio a catena di andata e ritorno, catena di cui ogni maglia sarà lunga quanto è lunga una tappa T e comprendente un numero di carri N. La catena in complesso sarà lunga 2L, perciò le maglie saranno

$$\frac{2L}{T}$$

ed il numero totale dei carri necessari a stabilire il servizio, M, sarà:

$$M = \frac{2L}{T} N,$$

formola che dice essere il numero dei carri necessari al servizio inversamente proporzionale alla lunghezza della tappa giornaliera.

Ricavando L avremo:

$$L = \frac{MT}{2N}$$

formola che dice essere possibile di portare, con un ugual numero di carri, il rifornimento tanto più lontano quanto più lunga è la tappa giornaliera. Ora questi due fatti hanno una capitale influenza sull'economia dei trasporti, sulla vita e sulla capacità di movimento dell'Esercito. Tutti gli organi di rifornimento dell'Esercito, che vanno dal paese al soldato, sono strettamente legati da catene di questo genere e perciò mantenuti l'uno dall'altro a distanze che non possano superare dati limiti; il poter aumentare queste distanze, il renderle meno rigide, darebbe a tutti questi organi una maggiore indipendenza, il poter diminuire il numero dei carri renderebbe tutti questi organi più leggeri (11).

(11) Per meglio vedere l'importanza delle cose qui dette è bene riferirci ad un caso pratico molto semplice. Supponiamo che un certo corpo di truppe debba ricevere giornalmente una quantità tale di rifornimenti, per cui occorrono 50 carri giornalieri; supponiamo che i materiali di rifornimento siano situati in una certa località A. Se questo corpo deve allontanarsi di 200 km. dal magazzino situato in A, essendo la tappa giornaliera di 40 km. è chiaro che il numero dei carri necessario per stabilire detto servizio è di 500. Il numero dei carri disponibile limita dunque il raggio di azione della truppa operante. Se invece la tappa

La potenzialità della tappa giornaliera dipende dalla lunghezza dei convogli, dalla velocità di marcia e dalla durata giornaliera della marcia. Avendo già determinato i limiti per le altre condizioni non rimane che a fissare il limite della durata giornaliera della marcia. Fatta astrazione dalla conduzione che dipende dall'uomo, il quale ha bisogno di riposare, è chiaro che la lunghezza massima della tappa giornaliera si otterrà impiegando un motore che non abbia bisogno di riposare.

#### V) *Rendimento in peso utile.*

Ciò che in un trasporto interessa muovere è il materiale che deve essere trasportato e cioè il carico utile, tutto il resto è peso che si muove inutilmente rispetto allo scopo del trasporto stesso. Col sistema del traino a cavalli, pure concedendo al carro un peso uguale al quarto del suo peso carico, il rapporto fra il peso utile e quello totale messo in movimento (carro, carico, bardature, cavalli, conducenti) risulta di circa  $4/10$ , per cui il peso inutile messo in movimento è maggiore del peso utile trasportato. La convenienza di accrescere questo rapporto è evidente. Però, per quanto si possa fare in questo senso, è chiaro che questo rapporto non potrà mai diventare uguale ad 1 perché non si potrà abolire il carro. Per fissare le idee, riterremo che il peso del carro debba essere  $1/3$  del carico che il carro stesso può portare, perciò il limite massimo verso il quale si deve cercare di far tendere il rapporto sopra enunciato sarà  $0,75$ . Questa supposizione non infirma in modo alcuno le conclusioni che ricaveremo, essa venne fatta allo scopo di potere, in certi casi, sostituire, per maggiore chiarezza, delle cifre nelle formole algebriche.

#### VI) *Consumo dei motori.*

Tutti i motori quando lavorano consumano, ma il cavallo consuma anche quando non lavora, cioè quando non lavora utilmente per noi, perché allora lavora per conto suo, cioè vive. Il peso del materiale consumato dal motore ha una grande importanza nella economia dei trasporti, tendendo a

limitare il raggio di azione dei rifornimenti ed il rendimento in peso utile, specialmente nelle regioni prive di risorse o rese tali dal nemico.

Supponiamo che una pariglia possa trainare 1000 kg.; di questi 250 apparterranno al carro e 750 al carico. Se calcoliamo che il consumo giornaliero della pariglia e del conducente sia in peso di 20 kg e se supponiamo che i materiali di consumo non si trovino sulla sua strada e debbano perciò essere portati sul carro stesso, vediamo che quel carro potrà allontanarsi al massimo di 19 tappe dal suo punto di partenza (19 di andata, 19 di ritorno, totale 38 giorni di marcia, 700 kg. di consumo in peso), ma in questo caso porterà un carico utile zero. Se questo carro dovesse allontanarsi di 10 tappe dovrebbe portare 400 kg. di materiale di consumo e quindi solo 350 di peso utile, ed il rendimento in peso utile del trasporto scenderebbe al disotto di  $2/10$  (12).

Il minor consumo del motore è dunque vantaggioso nel senso che allarga il raggio d'azione dei servizi ed aumenta il rendimento in carico utile dei trasporti.

Un limite minimo al consumo in peso dei motori non si può fissare, ma questo limite è certamente diverso da zero, perché per muovere è pur necessario consumare qualche cosa. Intanto si potrà

---

(12) Il caso nel quale massimamente si manifesta l'enorme influenza del consumo del motore sull'economia dei trasporti e dei rifornimenti è quello delle guerre coloniali in regioni deserte o quasi. In genere il trasporto viene eseguito mediante animali da soma; ora se noi supponiamo che un mulo possa sommare 100 kg. di carico utile, che mulo e conducente consumino 5 kg. al giorno, che la tappa media giornaliera, marciando continuamente, sia di 30 km, è chiaro che un convoglio così composto non potrà allontanarsi dal luogo di rifornimento, che è in genere presso la costa, più di 10 tappe e cioè di 300 km. Ma questa è la distanza limite, perché il carico utile trasportato sarebbe zero. Supponiamo invece di doverci allontanare di 7 tappe (circa 200 km), in questo caso ogni mulo dovrebbe portare 70 kg. di materiali di consumo e 30 di carico utile (allontanandoci 8 tappe il carico utile scende a 20 kg). Supponiamo ora di dover portare dei rifornimenti ad un corpo di truppe, per esempio, di 1200 uomini che consumino 1 kg. al giorno e siano a 200 km. dalle coste. Sarà necessario che ogni giorno arrivino 40 muli e che siavi perciò una catena di 14 maglie, ognuna di 40 muli, tra le truppe ed il magazzino, e cioè 560 quadrupedi. Se quel piccolo corpo vuol procedere avanti di 30 km (una tappa), i muli occorrenti per il rifornimento giornaliero dovranno essere 60, le maglie 16, perciò i quadrupedi occorrenti 960. Lo spostamento di 30 km. esige in questo caso l'aumento di 400 quadrupedi (si noti: per 1200 uomini).

Ciò spiega l'enorme difficoltà delle guerre coloniali, per quanto riguarda i servizi e le impossibilità, in qualche caso, di poter procedere senza il soccorso di una ferrovia

#### *segue nota 11*

giornaliera si potesse portare a 100 km., il numero dei carri necessari sarebbe di 200 perché la truppa si potesse allontanare dal suo magazzino di 200 km.; possedendo invece 500 carri, la truppa stessa potrebbe allontanarsi di 500 km. Queste cifre dimostrano forse più chiaramente la grande e diretta influenza della lunghezza della tappa giornaliera del carreggio sulla libertà di manovra delle truppe operanti.

stabilire la condizione che il motore non consumi quando non lavori utilmente.

Siccome poi per muovere occorre spendere un'energia, è necessario, affinché il consumo in peso sia minimo, che l'energia sia immagazzinata sotto una forma leggera e che il trasformatore dell'energia in lavoro meccanico sia di grande rendimento.

#### VII) *Presenza di esseri animati nei convogli.*

Un convoglio treno per un trasporto di una certa importanza è formato di numerosi carri, numerosi cavalli, numerosi uomini.

La presenza di un numero rilevante di esseri animati esige un'attenta sorveglianza, perché l'ordine venga mantenuto, e l'ordine viene mantenuto tanto più facilmente quanto minore è il numero delle volontà ragionevoli o brute che debbono essere sottomesse.

Tutti questi esseri viventi e moventi esigono grande spazio per vivere e muovere, cure e riguardi speciali per la loro conservazione: sarebbe quindi vantaggioso poter diminuire il numero degli esseri viventi nei convogli. Ma anche questa diminuzione ha un limite, e di fatto qualunque automobile vivente o meccanico ha bisogno, per essere veramente automobile, dell'imposizione della volontà umana, e perciò, dovendo avere ogni carro conduzione propria, il minimo numero degli esseri viventi in un convoglio è dato da un numero di uomini uguale al numero dei carri, e cioè il limite è un uomo per carro.

#### VIII) *Conduzione.*

Affinché ogni carro possa mantenere il proprio posto nella colonna, condizione *sine qua non* di una marcia regolare, è necessario che ogni carro abbia una conduzione propria e talmente sensibile da poter ottenere la desiderata condizione alla velocità di marcia stabilita sui comuni percorsi stradali.

#### IX) *Semplicità di meccanismi e di manovra.*

Tale condizione deve pure essere soddisfatta per due principali ragioni: 1° perché le condizioni del tempo di guerra sono sempre critiche e le macchine debbono poter fare a meno di certi riguardi e di certe cure che si possono avere in tempo di pace, sia per deficienza di mezzi, sia per incuria del personale; 2° perché non sia difficile il reclutamento del personale da adibire alla conduzione delle macchine stesse.

#### X) *Materiale di consumo.*

Vedemmo già che, per favorire l'economia del trasporto, è necessario che il materiale di consumo sia una forma leggera d'immagazzinamento di energia; ma non basta, giacché è chiaro che necessita anche che questo materiale sia facilmente trasportabile, conservabile e soprattutto sia di facile rifornimento, intendendo con ciò che sia facile di trovarlo sul posto e di farlo arrivare alle macchine che lo consumano.

*Questione economica.* È naturale che a questo riguardo si deve porre per condizione che la spesa d'impianto e d'esercizio sia minima. La difficoltà sta nel fissare un limite a questo minimo. Circa alle spese d'impianto, considerando l'importanza che può avere una guerra sull'avvenire e sulla vita di una nazione, considerando i vantaggi che il nuovo mezzo di trasporto può apportare all'azione di un Esercito operante, non si può neppure facilmente stabilire un limite massimo che non conviene superare.

Circa la spesa d'esercizio, è bene stabilire un fatto della massima importanza. L'esercizio avverrebbe nel tempo di guerra, in un periodo cioè di crisi straordinaria; ciò che importa non è fare economia, è vincere, anche perché il vinto paga le spese; perciò deve ritenersi che il rendimento economico industriale del nuovo mezzo ha un'importanza affatto secondaria. Quando una nazione giuoca il tutto per il tutto, sarebbe ridicolo non si valesse di una forza potente collo specioso pretesto che il suo impiego non è economico.

Sulla questione economica è quindi bene mantenersi molto sulle generali; certo, se il nuovo sistema sarà più economico dell'attuale, avremo una ragione di più per favorirlo.

Lasciamo perciò da una parte il lato economico del problema; riunendo in un decalogo le deduzioni fatte, potremo dire:

Perché sia conveniente che un nuovo sistema di traino venga sostituito all'attuale, è necessario che soddisfi alle seguenti condizioni di ordine tecnico e d'impiego, condizioni che, se soddisfatte, assicurano al nuovo sistema l'indispensabile carattere di stabilità, e perciò condizioni necessarie e sufficienti:

I) Che si possano trainare veicoli di un peso normale inferiore od uguale a 10-12 tonnellate, ed eccezionale di 20;

II) Che si rendano minime le lunghezze stradali occupate dai motori, cercando di farle tendere al



limite zero;

III) Che in condizioni medie stradali si possa, con un lungo convoglio, mantenere una velocità da 8 a 12 km. all'ora;

IV) Che si impieghino motori che non abbiano, o quasi, bisogno di riposare;

V) Che si renda massimo il coefficiente di rendimento in peso utile del trasporto;

VI) Che il consumo dei motori sia minimo in peso, e cioè che la forma di immagazzinamento dell'energia sia leggiera ed i motori di grande rendimento;

VII) Che si renda minimo il personale da adibirsi al traino, avvicinandosi per quanto è possibile al limite di un uomo per veicolo;

VIII) Che ogni veicolo abbia conduzione autonoma e talmente sensibile da poter mantenere il proprio posto nella colonna;

IX) Che gli organi meccanici siano semplici e robusti, che la manovra, la conduzione e la conservazione siano facili;

X) Che il materiale di consumo sia di facile rifornimento, trasporto e conservazione.

#### **PARTE IV.**

#### **CONDIZIONI ATTUALI DELL'AUTOMOBILISMO PARAGONATO ALLE ESIGENZE DEL SUO IMPIEGO SOTTO IL PUNTO DI VISTA MILITARE**

Non resta che a domandarci: può l'industria moderna darci un automobile che soddisfi alle condizioni sopra espresse? E rispondere a questa domanda colla scorta di quello che conosciamo sui caratteri dei tipi di automobili forniti dall'industria moderna.

*Automobile elettrico.* - Viene subito escluso dal fatto che trasporta un peso utile molto piccolo rispetto al peso totale; che è di rifornimento difficilissimo, se non impossibile; che ha bisogno di riposarsi lungo tempo.

*Automobile ad aria carburata.* - Come si presenta oggi, mal si presta al trasporto di grossi pesi a piccola velocità; non è facilmente regolabile rispetto alla velocità ed alla coppia motrice; è macchina molto delicata. Quindi anche questo va escluso, benché per il resto risponda quasi completamente alle esigenze stabilite.

*Automobile a vapore.* - Risponde alle condizioni

richieste, ma in modo relativo. Non può aver grande rendimento in peso utile, sia per il peso proprio (caldaia e motrice), sia per il peso dei materiali di consumo (carbone ed acqua), presenta difficoltà di rifornimento sia pel volume occupato dal carbone, sia per la grande quantità d'acqua che consuma (il rifornimento della quale, per quanto facilmente rinvenibile, può essere causa di disordine e di ritardo in una lunga colonna), è macchina di maneggio complesso, richiedente quasi sempre due uomini, di cui uno specialista. Perciò non presenta la necessaria stabilità, specialmente rispetto alle caldaie, al cui riguardo vi è speranza di prossimi perfezionamenti, come quello, ad esempio, dell'abolizione del rifornimento dell'acqua. D'altra parte, essendo anche gli automobili ad aria carburata in via di progresso, quando l'industria potesse presentarne uno capace del traino pesante e facilmente regolabile, questo avrebbe la preferenza per il suo peso inferiore, pel minor consumo in peso e per la maggior facilità di trovare individui capaci di guidarlo.

Per queste ragioni io escluderei anche gli automobili a vapore.

*Locomotive stradali.* - Pare che in Italia le locomotive stradali godano di una certa preferenza. Si dice di fatto, dai sostenitori di questo genere, che la locomotiva stradale garantisce fin d'ora dei risultati superiori a quelli che sono stati raggiunti dagli automobili; che il progresso realizzato nella costruzione di queste macchine è consacrato da un'esperienza più che decenne, e non lascia alcun dubbio sulla loro attitudine ai servizi di guerra. Io mi permetto di essere di un contrario parere; prima di tutto perché la locomotiva stradale obbliga a formare dei treni di carri quasi rigidamente connessi, per cui può essere impedita o per lo meno resa difficile la marcia per strade strette e tortuose; in secondo luogo, perché una locomotiva stradale, per quanto potente e perfetta, ha un coefficiente di rendimento in peso utile molto piccolo e, ciò che è più importante, indipendente dalla sua costruzione. Questo coefficiente si aumenta alquanto caricando del peso utile sulle locomotive stesse e facendolo funzionare da peso aderente; ma facilmente si scorge come ciò non sia sempre possibile.

Il piccolo rendimento delle locomotive stradali, indipendentemente dalla loro costruzione, può dimostrarsi col calcolo.

Supponiamo di avere una locomotiva stradale di



peso  $P$  ed ammettiamo pure che sia tutto peso aderente, e cioè che tutte le ruote della locomotiva siano ruote motrici, e sia  $Q$  il peso del rimorchio. Supponiamo che questa locomotiva percorra una strada inclinata di  $+\alpha$  sull'orizzonte, che  $a$  sia il coefficiente di aderenza ed  $f$  quello di trazione su strada piana. Affinché possa avvenire il movimento del traino, essendo  $Q$  il peso massimo del rimorchio, è necessario sia soddisfatta l'eguaglianza:

$a P \cos \alpha = (P+Q) f \cos \alpha + (P+Q) \sin \alpha$ ,  
da cui:

$$a P = (P + Q) (f + \tan \alpha),$$

e:

$$P (a - f - \tan \alpha) = Q (f + \tan \alpha),$$

$$P = Q \frac{f + \tan \alpha}{a - f - \tan \alpha}$$

Ammettendo il peso utile  $U$  uguale a  $3/4$  del peso totale rimorchiato  $Q$ , avremo il coefficiente  $\rho$  di rendimento in peso utile:

$$\rho = \frac{U}{P + Q}$$

e sostituendo:

$$\rho = \frac{3/4 Q}{Q + Q \frac{f + \tan \alpha}{a - f - \tan \alpha}}$$

da cui:

$$\rho = 0,75 \left( 1 - \frac{f + \tan \alpha}{a} \right).$$

Il coefficiente di aderenza  $a$  è maggiore del coefficiente di trazione  $f$ , pur tuttavia si vede che:

$$\frac{f + \tan \alpha}{a}$$

può assumere anche per piccole pendenze valori molto prossimi ad 1, rendendo perciò  $\rho$  molto piccolo. Volendo anche essere larghi e prendendo come valore dell'espressione:

$$\frac{f + \tan \alpha}{a}$$

0,50,  $\rho$  diventa 0,30 - 0,35, di dove si vede che il rendimento in peso utile della locomotiva stradale è inferiore, od al massimo raggiunge quello del traino a cavalli.

Per arrivare a questa conclusione, non abbiamo dovuto fare nessuna speciale supposizione sulla maggiore o minore perfezione della macchina, per cui, anche considerando la macchina più perfetta che mente umana possa immaginare, la conclusio-

ne alla quale siamo arrivati ha sempre lo stesso valore.

Perciò ritengo che anche la locomotiva stradale debba essere esclusa, perché, per quanto si possano perfezionare i suoi elementi costitutivi, non potrà mai, per i suoi vizi originali, soddisfare a quelle esigenze che abbiamo stabilite.

*Automotori elettrici.* - La necessità di impiegarli su percorsi determinati e stabiliti, dimostra, a prima vista, l'impossibilità di adoperarli per usi di guerra.

La conclusione è quindi che l'automobilismo, come si presenta al giorno d'oggi, non si può applicare ai bisogni della guerra, a meno forse di qualche applicazione di secondaria importanza.

La conclusione negativa alla quale siamo giunti, dopo un esame abbastanza minuto del complesso problema, dipende però esclusivamente dallo stato attuale delle cose, stato che va mutando col tempo, ed è da supporre e da sperarsi che in breve nuovi perfezionamenti vengano apportati all'automobilismo in modo da renderlo completamente atto al suo impiego in guerra.

## PARTE V.

### SCHEMA DI UN SISTEMA DI AUTOMOBILISMO PER USO MILITARE

Senza la pretesa di presentare un'invenzione, desidero ora comunicare al benevolo lettore alcune mie idee riguardanti uno speciale sistema automobilistico, che parmi, in linea generale, possa soddisfare alle esigenze stabilite per l'uso militare, ripeto senza nessuna pretesa, ma collo scopo che esse idee possano portare ad un'utile discussione in mezzo a persone certo di me più competenti, e colla convinzione che in ogni caso esse non potranno servire che come guida od indirizzo a chi voglia interessarsi del problema tanto importante dell'automobilismo militare.

L'importanza di questo problema ho cercato di far scaturire dalle considerazioni fatte più innanzi, ma, a questo riguardo, mi piace riportare alcune frasi tolte da uno studio pubblicato a Parigi nel 1899 (13):

"..... La nécessité de la substitution du moteur mécanique au moteur animé, par suite de la

(13) *L'automobilisme au point de vue militaire.* - État actuel de la question. - Paris, Librairie militaire R. Chapelot et C., 1899.

diminution de la production chevaline et de l'augmentation considerable du nombre des chevaux, résultant de l'effectif des armées modernes et surtout de l'accroissement de leurs convois.

"Ce point de vue a bien son importance, surtout pour les nations où la production chevaline, comme l'Italie, n'est pas suffisante pour porvoir d'abord aux besoins de la mobilisation, ensuite au remplacement des vides qui se produiront dans le cours d'une campagne. Mais, bien que pareille éventualité ne soit point à craindre en France actuellement, il n'est pas moins vrai que toute mesure qui diminuera le nombre de chevaux en cas de guerre ne peut être que favorablement accueillie et qu'elle mérite d'être étudiée sérieusement".

Consideriamo un automotore elettrico. Abbiamo visto essere questo un carro provvisto di un motore elettrico che ne anima le ruote. L'energia necessaria viene trasmessa mano mano che viene consumata.

Ammettiamo, per un momento, che questa energia si possa, in un modo qualunque, trasmettere all'automotore durante il suo moto. Allora l'automotore elettrico diventa un'automobile rispondente in modo perfetto a tutte le esigenze dell'impiego di guerra; di fatto esso è capace di trainare pesi di 10, 12, 20 tonnellate, il suo motore occupa una lunghezza stradale zero perché disposto sotto al carro, può avere una velocità media, in medie condizioni stradali, di 8-12 km. all'ora, possiede un motore che, si può dire, non ha bisogno di riposare, ha un grande coefficiente di rendimento in peso utile perché i motori elettrici pesano poco, consuma un peso zero ed ha un motore di grande rendimento, ammette un personale minimo perché è sufficiente un uomo per la conduzione, può avere una conduzione sensibile fino a che si vuole, ha organi meccanici semplicissimi e grande facilità di manovra, consuma un materiale di facile rifornimento perché abbiamo ammesso che si possa ad esso trasmettere l'energia durante la marcia.

L'energia da trasmettersi è quella elettrica e questa energia viene trasmessa, almeno fino ad ora, mediante conduttori di filo metallico. È perciò necessario che l'automotore sia riunito, mediante contatti metallici, alla sorgente di energia elettrica. In questo modo funzionano gli automotori più comuni ovverossia i tramways elettrici a condutture, ma noi non possiamo immaginare di usufruire questo sistema per uso militare.

Il nostro automotore deve muoversi per strade diverse e nuove e deve mantenersi legato alla sede

di energia; da questi due fatti nasce spontanea l'idea di far seguire l'automotore dalla sede di energia, dico seguire perché se la sede di energia fosse sull'automotore questo diventerebbe un'automobile. Immaginiamo dunque l'automotore corredato da una sede di energia elettrica che lo segue come la propria ombra ed ecco l'automotore reso indipendente come un'automobile. Questa essendo l'idea generale, facilmente se ne scorge l'applicazione pratica.

Prendiamo un generatore di energia elettrica e carichiamolo su di un carro automotore elettrico, rileghiamo questo carro ed altri automotori alla sede di energia mediante cordoni metallici flessibili ed avremo formato un treno di carri automotori ricevanti l'energia durante la marcia. Avremo formato un treno simile a quello che si può formare con una locomotiva stradale, ma colla differenza che i successivi veicoli non sono rigidamente connessi e col vantaggio che ognuno di essi usufruisce pel traino della propria aderenza, avremo in conclusione un sistema del genere di quello ma senza i suoi difetti capitali.

Supponiamo che per produrre un HP occorra un peso  $p$  di generatore e che per trainare una tonnellata occorra un numero  $u$  di HP: se il peso totale del traino è  $Q$  occorreranno  $uQ$  HP e perciò un peso di generatore  $puQ$ . Sia  $r$  il peso dei motori per HP. Il peso totale  $Q$  comprenderà il peso del generatore  $puQ$ , il peso dei motori  $ruQ$ , più il peso dei carri e del carico utile. Chiameremo  $U$  il carico utile e supporremo che i carri pesino  $1/3$  del carico che possono portare, allora potremo scrivere:

$$Q = puQ + 1/3 puQ + ruQ + 1/3 ruQ + U + 1/3 U$$

da cui:

$$Q(1 - 4/3 pu - 4/3 ru) = 4/3 U$$

per cui il rendimento  $\rho$

$$\rho = U/Q = 3/4 (1 - 4/3 u(p+r))$$

$$\rho = 0,75(1 - 4/3 u(p+r)).$$

In questa espressione figurano le quantità  $u$ ,  $p$ ,  $r$ . Di queste  $u$  è data dalla condizione delle strade e dalla velocità di marcia e noi non possiamo farla variare da quello che è;  $p$  è il peso di generatore per HP ed  $r$  il peso dei motori per HP, queste due quantità possono variare e noi otterremo il massimo rendimento quando  $p$  ed  $r$  siano minimi; perciò per accrescere il rendimento basta influire su questi due termini, ciò che è, fino ad un certo punto, in potere dei costruttori. Con ciò resta dimostrato che il sistema si presta a perfezionamenti e non ha,

come le macchine stradali, un rendimento indipendente dalla sua costruzione. Queste considerazioni ci indicano anche quale sistema di generatore elettrico dovremo impiegare. Esso deve essere leggero e noi, nel caso presente, non abbiamo disponibili che motori a vapore e ad aria carburata; questo, essendo più leggero, impiegheremo.

Ed ora possiamo subito formarci l'idea del valore approssimativo che può assumere  $p$ . Il generatore sarà costituito da un motore ad aria carburata e da una dinamo. Il motore ad aria carburata può dare un HP con circa 20 kg. (quando di una certa potenza), aggiungeremo 10 kg. di acqua di raffreddamento (14); la dinamo un HP con 25 kg., collegamenti 5 kg per HP; per cui  $p = 60$ . Il motore elettrico può dare un HP con 25 kg., quindi  $r = 25$  e  $p + r = 85$ . Aggiungiamo  $1/4$  per tener calcolo delle perdite nelle trasformazioni di energia, avremo  $p + r = 105$ . Per  $u$  potremo prendere con molta larghezza 2,5 (2,5 HP trascinano una tonnellata colla velocità di 4 km. all'ora per una strada in pessime condizioni e colla pendenza del 10%, equivalgono a 5 cavalli animali) e sostituendo avremo  $p$  uguale a circa 0,5. Questo valore è già abbastanza elevato se si considera che il massimo assoluto è 0,75 e si scorge come esso possa aumentare quando le condizioni stradali siano migliori e quando si riesca ad ottenere generatori e motori che pesino meno.

Il collegamento dei vari automotori può essere fatto mediante cordoni metallici flessibili di cui un capo sia fisso ad un automotore e l'altro capo si avvolga attorno ad una puleggia a molla situata sul successivo automotore e capace di tener sempre teso il cordone. Possiamo anche vedere approssimativamente quale potrebbe essere la costituzione di un treno di questo genere. Supponiamo costruire un carro automotore, portante il generatore, del peso di 12 tonnellate -  $1/4$  del peso che è devoluto al carro, restano 9 tonnellate; per trainare il medesimo occorrono  $12 \times 2,5 = 30$  HP e cioè un motore che pesi  $30 \times 25 = 750$  kg.; restano disponibili kg. 8250 pel generatore, col quale peso si possono generare  $HP\ 8250 : 105 = 80$ .

Di questi 80 HP, 30 servono pel traino del generatore, per cui ne rimangono 50 pel traino degli automotori, coi quali si possono trasportare tonnellate  $50 : 2,5 = 20$  per le quali è necessario un peso di 50-25 di motori e cioè kg. 1150 e kg. 5000 di carri,

per cui il peso utile rimane di circa 14 tonnellate. Il peso totale mosso è di 32 tonnellate per cui il rendimento è circa 0,5. Le 20 tonnellate di peso, diremo così, rimorchiato possono essere divise in un numero qualunque di carri automotori.

Conserva il sistema così definito la proprietà di adattarsi al servizio di guerra?

Nella supposizione prima fatta e cioè di avere dei semplici automotori, ai quali si potesse idealmente trasmettere l'energia necessaria durante la marcia, si vide che il sistema rappresentava il sommo del desiderabile. Il sistema proposto, che potremo chiamare *a generatore mobile*, non è altro che il precedente al quale si sono aggiunti, in una certa proporzione, dei carri generatori.

L'influenza di queste aggiunte si manifesta:

I) Sulla capacità di poter trainare veicoli del peso di 10-12-20 tonnellate? No.

II) Sulla lunghezza stradale occupata dai motori? Sì, perché noi aggiungiamo dei carri generatori i quali occupano una lunghezza stradale mentre non trasportano alcun carico utile: ma questo aumento è piccolo perché può risultare al massimo di  $1/3$  della colonna (quando gli automotori siano tutti di 10-12 tonnellate, vedere più sopra) ed in generale è inferiore e ragionevolmente può ritenersi di  $1/5$  ad  $1/6$ . Questo allungamento è molto piccolo quando si pensi alla oscillazione che subisce una lunga colonna durante la marcia.

III) Sulla velocità di marcia? No.

IV) Sulla durata della marcia giornaliera? No.

V) Sul coefficiente di rendimento di peso utile? Sì, ed abbiamo visto in che modo e come il rendimento stesso si mantenga alto e sia possibile col perfezionamento dei meccanismi farlo aumentare.

VI) Sul consumo in peso dei motori? Sì, perché il sistema a soli automotori consumava un peso zero ed appunto perciò era un sistema ideale. Ora un sistema pratico deve evidentemente consumare qualche cosa in peso per muovere, e la condizione trovata dice che deve essere leggera la forma di immagazzinamento dell'energia ed i motori di grande rendimento.

Gli olii carburi sono certamente forme leggere di energia immagazzinata (1 kg. di petrolio fornisce 10.000 calorie, 1 kg. di carbone 8.000) ed i motori ad aria carburata utilizzano questa energia meglio dei motori a vapore. Un motore *Diesel* di 20 HP, in esperienze fatte nel 1897 (15) consumò 278

(14) Per calcolare questo rendimento non va tenuto conto del peso materiale di consumo, come si può scorgere nella Parte II (V e VI).

(15) E. Hospitalier, *Formulaire de l'électricien*, 17° ann., 1899 - Paris, Masson et C.



grammi di petrolio per HP - ora indicato al freno, a metà carico normale, cioè in condizioni sfavorevoli di funzionamento. Abbiamo visto che una macchina a vapore *Compound* consuma 2 kg. di carbone per HP-ora. Il motore ad essenze utilizza il 0,20 dell'energia contenuta nel petrolio, un motore a vapore senza condensatore il 0,04 dell'energia contenuta nel carbone. 1 kg. di petrolio consumato in un motore ad aria carburata equivale a circa 9 kg. di carbone consumati in una motrice a vapore. Appare quindi chiaro da queste brevi considerazioni che il sistema a generatore mobile soddisfa alla condizione del minimo consumo in peso.

VII) Influisce sul personale? Sì, perché l'aggiunta dei generatori accresce il personale da adibirsi al convoglio in quanto che per ogni generatore saranno necessari per lo meno due uomini, ma quest'aggiunta è piccola ed il numero minimo, in senso assoluto, del personale sarà aumentato solo di  $1/3$ - $1/6$ , aumento, come si vede, di poca entità e che rappresenta un minimo relativo.

VIII) Sulla conduzione dei veicoli? No.

IX) Sulla semplicità degli organi meccanici e di manovra? Sì, ma nel sistema di soli automotori non veniva considerato il generatore dell'energia che necessariamente deve esistere ed anche perciò era un sistema ideale. Nel nostro caso il generatore dell'energia è molto semplice ed è, si può dire, riunito, cioè ne esiste uno in ogni gruppo di carri. Questi fatti fanno vedere come non sia difficile il reclutamento del numero limitato di specialisti capaci di manovrarli.

X) Sulle facilità di rifornimento, conservazione e trasporto del materiale di consumo? Sì, ma bisogna considerare che tutto questo, esisteva in sommo grado nel sistema primitivo perché lo si era semplicemente ammesso. Il materiale di consumo è costituito da olii carburati nei quali sussiste quest'ultima condizione.

Concludendo vediamo che il sistema proposto risponde in modo quasi perfetto alle esigenze del suo impiego in guerra. Se noi volessimo ricercare in qual modo soddisfa alla condizione di stabilità, dovremmo vedere quale latitudine potrebbero avere i possibili perfezionamenti al sistema stesso; e questi perfezionamenti sarebbero: lieve aumento del rendimento, lieve diminuzione delle lunghezze delle colonne, del peso del consumo, del personale e della difficoltà di manovra. Questi perfezionamenti, che in linea assoluta sono lievi, risultano lievissimi quando non si voglia immaginare di ricorrere a mezzi fino ad ora sconosciuti. Le dina-

mo ed i motori elettrici sono macchine talmente bene studiate che difficilmente può avvenire di costruirne altre di maggior rendimento e di minor peso delle attuali. I motori ad aria carburata possono subire dei perfezionamenti, quando questi fossero tali da imporre una sostituzione; nel sistema proposto basterebbe mutar questi rimanendo inalterato il resto. Perciò possiamo concludere che il sistema a generatore mobile è stabile.

L'attuazione pratica di un tale sistema non è certo scevra di difficoltà. Tralasciando le difficoltà di minor importanza desidero dire qualche parola riguardo a quella che a me pare la più grande da superare, e cioè quella di costituire un generatore. Abbiamo visto essere perciò necessario un motore ad aria carburata della forza di 80-100-120 HP azionante una dinamo, il tutto disposto su di una piattaforma di carro. Abbiamo visto che la potenza massima dei motori ad aria carburata si aggira sui 25 HP e che essi sono poco facilmente regolabili rispetto alla velocità ed alla coppia motrice. La dinamo deve necessariamente poter lavorare, trattandosi di trazione, sotto un carico molto variabile. Per ottenere la forza desiderata sarà quindi necessario riunire diversi motori facendoli agire su di uno stesso albero. Si potrà impiegare una dinamo a velocità costante; questo fatto ci esonera dalla regolazione dei motori riguardo alla velocità. Riguardo alla regolazione della coppia motrice possiamo servirci principalmente della condizione della velocità costante, del fatto di avere un gruppo di motori e non un solo motore, della considerazione che non dovendo avere un rendimento economico dell'esercizio si potranno inserire delle resistenze passive assorbenti l'energia esuberante che si produce. Certo, ripeto, il problema è difficile, ma pur tuttavia nulla può escludere, *a priori*, la sua risoluzione. Questa anzi è facilitata dal fatto che il motore può liberamente esplicarsi su di una piattaforma, esigua sì, ma libera di impedimenti, e non deve contorcersi ed adattarsi alla sottostruttura di un carro come nei veicoli automobili ordinari; dal fatto che il motore stesso non è soggetto ad urti ed a scosse violente come nel caso appunto dei comuni automobili.

L'essere i diversi automotori riuniti da un cordone metallico flessibile non deve preoccupare qualora si pensi a quanto si è detto, e cioè che esso cordone non deve essere rigidamente unito ai due automotori, ma unito in modo che possa svolgersi ed avvolgersi. In tal modo la distanza fra due automotori può variare entro certi limiti, uno dei quali è



lo zero e l'altro può essere studiato in modo conveniente. Questo sistema può anzi facilitare la conduzione, perché se, per esempio, si stabilisce che gli automotori debbano mantenere un intervallo compreso fra 5 e 10 metri, basterà tingere, ad esempio, in rosso il tratto di cordone compreso fra 5 e 10 metri perché il conduttore possa regolarsi esattamente rispetto alla sua distanza dal precedente. La possibilità di variare le distanze può essere utilissima nei casi di passaggi difficili e di faticosi avviamenti.

Il sistema presenta alcuni vantaggi suoi propri che possono pesare favorevolmente nella bilancia di apprezzamento.

I. I generatori sono potenti sorgenti di energia elettrica che può venire impiegata a scopi differenti ed utili alle truppe belligeranti, come ad alimentare riflettori elettrici, pompe, ecc. ecc.

II. Qualora per una certa circostanza di guerra si dovesse fare un lungo e continuato movimento di materiali lungo una determinata linea, come, per esempio, attraverso una zona montana, una volta interrotta in modo permanente la ferrovia, si potrebbe costituire, con materiale d'occasione, o preparato o requisito, una doppia condotta aerea che potrebbe essere alimentata da carri generatori, fermi in posizioni adatte, o per mezzo di altre sorgenti elettriche già situate nelle località vicine per scopi industriali. In questo caso gli automotori potrebbero muovere per contatto. Attualmente, e specie nelle zone montane, esistono molte e poderose sorgenti di energie elettriche, sì che, al momento opportuno, si potrebbe fare una vera e propria requisizione di HP elettrici. Tecnicamente la cosa non presenta difficoltà in quanto che esistono già automotori capaci di percorrere strade ordinarie per mezzo di contatti mobili. Il gettamento di queste linee aeree sarebbe certamente più semplice del gettamento di una linea ferroviaria per quanto a scartamento ridotto.

In questo caso il sistema si ridurrebbe all'ideale di soli automotori realizzando in tal modo la perfezione assoluta dei sistemi di traino.

III. Il motore elettrico è certamente il più semplice ed è il più facile alla manovra. Il suo piccolo volume, la capacità di poter essere regolato a distanza permette di adattare questo motore a carri già costruiti. Si possono poi costruire facilmente avantreni automotori ai quali si possono adattare retrotreni già in uso. Il gruppo formato da un generatore e da avantreni automotori rappresenta un numero di HP da potersi distaccare da un

carreggio che non debba più muovere per adattarsi ad uno che debba muovere.

Mi astengo di parlare della questione economica per non dilungarmi più oltre e per la mia incompetenza. Faccio una sola considerazione; abbiamo visto, più avanti, che un carro generatore di 80 HP ne lascia circa 50 disponibili pel traino del carico utile. Ogni HP equivale nell'economia dei trasporti a 4 cavalli animali, sia per lo sforzo che è capace di fare nell'unità di tempo, sia per la lunghezza giornaliera del lavoro, perciò 50 HP equivalgono a 200 cavalli. Il valore medio di questo è di circa 1000 lire, per cui un sistema di un generatore mobile con avantreni automotori di questa forza e che costasse meno di 200.000 lire sarebbe ancora conveniente economicamente parlando (16).

A questo sistema vennero fatte alcune obiezioni, delle quali accennerò e cercherò di confutare solo quelle che hanno un certo carattere scientifico, tralasciando quelle derivate puramente da apprezzamenti personali. Queste obiezioni sono due: la prima, quella che a tutta prima pare rivesta un carattere più grave, osserva che nel sistema proposto avviene una doppia trasformazione di energia (energia meccanica in elettrica ed elettrica in meccanica), e che questa doppia trasformazione disperde necessariamente dell'energia e perciò riduce il rendimento meccanico. Tutto ciò è esatissimo, ma questa doppia trasformazione si fa per ottenere uno scopo essenziale; il disperdimento finale dell'energia si riduce in definitiva a quello dovuto alla trasformazione dell'energia meccanica

(16) Un programma di studi tecnici, per l'attuazione del sistema potrebbe così essere ordinato:

1° Studio del generatore; Scelta del motore ad aria carburata. Studio di un sistema refrigerante a minimo peso e consumo d'acqua. Scelta delle dinamo. Collegamento delle due parti. Regolazione del motore e delle dinamo. Serbatoio per l'olio carburato. Posa del generatore. Manovra del generatore.

2° Studio dell'automotore; Scelta del motore. Sua regolazione. Organi di direzione. Applicazione a carri, a carreggio esistenti, ad avantreni automotori. Manovra.

3° Studio dei collegamenti; Attacchi e mezzi di attacco. Dispositivi di sicurezza. Esclusione di vetture guaste durante la marcia. Manovre delle vetture. Adattamento di avantreni automotori a carreggio esistente.

4° Studio del movimento per contatto; Gettamento di linee aeree provvisorie. Alimentazione delle linee aeree. Scelta dei trolley. Manovre di convogli marcianti per contatto.

5° Studio economico del sistema. Impianti. Esercizio. Rendimento industriale.

Come si vede, tutto ciò consiste semplicemente in un'applicazione di mezzi esistenti, applicazione nella quale però non bisogna mai dimenticare che è fatta per uso di guerra.

in energia elettrica; infine ci troviamo nel caso di un'officina meccanica nella quale le macchine operatrici sono distanti fra di loro e distanti dalla generatrice delle forze ed in questa officina molto spesso riesce economicamente conveniente la doppia trasformazione dell'energia per la sua distribuzione, giacché le trasmissioni meccaniche assorbirebbero una quantità maggiore di energia. Del resto il sistema proposto può paragonarsi, per scorgerne la differenza, ai due sistemi per ora immaginati, a quello composto di soli automobili od a quello delle locomotive stradali. Un automobile, per quanto potente, è rispetto al caso nostro un'officina di piccola potenza e noi sappiamo che la piccola potenza fa diminuire il rendimento meccanico, che nel nostro sistema, a meno la doppia trasformazione, deve essere superiore. Nelle locomotive stradali l'energia viene trasmessa ai veicoli successivi per mezzo meccanico e una perdita deve pure esistere. Ma non basta: se consideriamo un treno rimorchiato da una locomotiva stradale lungo una curva (fig. 1) formato da tre vetture A, B e C e supponiamo che pel traino delle tre vetture isolate occorran rispettivamente le forze  $F$ ,  $F'$  e  $F''$ , lo sforzo che deve essere prodotto dalla locomotiva A non è  $F + F' + F''$ , ma superiore. Di fatto, affinché la vettura C muova, essendo la direzione dello sforzo MN, è necessario uno sforzo

$$H'' = \frac{F''}{\cos \alpha'}$$

la vettura B col suo rimorchio C sarebbe trainata da uno sforzo  $F' + H''$  se questo sforzo avesse la direzione MN, avendo invece la direzione NO lo sforzo necessario sarà

$$\frac{F' + H''}{\cos \alpha'}$$

$$\text{ossia} \quad \frac{F'}{\cos \alpha'} + \frac{F''}{\cos \alpha' \cos \alpha'}$$

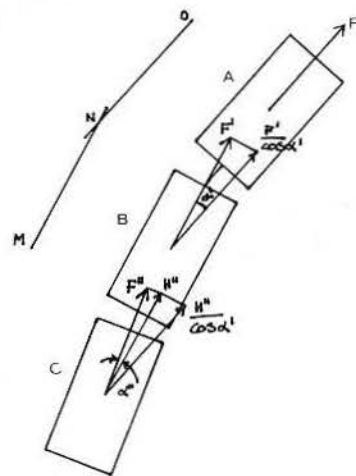
per cui in complesso la locomotiva generatrice deve produrre, affinché il treno muova, uno sforzo

$$f = F + \frac{F'}{\cos \alpha'} + \frac{F''}{\cos \alpha' \cos \alpha'}$$

Se supponiamo che la curva della strada sia formata da un arco di cerchio e le vetture della stessa lunghezza e in un numero qualunque

$$f = F + \frac{F'}{\cos \alpha} + \frac{F''}{\cos^2 \alpha} + \frac{F'''}{\cos^3 \alpha}$$

Questa espressione dimostra quanta energia venga dispersa nel caso della locomotiva stradale in causa della trasmissione meccanica, energia dispersa che cresce rapidamente al crescere del numero delle vetture e al diminuire del raggio delle curve stradali. Ora, se pensiamo che in un lungo convoglio che marcia si troverà sempre qualche treno in curva, vediamo che tale perdita ha una grande importanza. Nel sistema a generatore mobile questa perdita non esiste. Concludendo possiamo dire che l'inconveniente rilevato non ha quell'importanza che a tutta prima può sembrare, anche perché le macchine elettriche sono di grande rendimento. L'altra obbiezione è che l'idea, non nuova, venne già sperimentata dalla Società delle Ferrovie del Nord in Francia e fece cattiva prova. A parte la novità o meno dell'idea, tutt'altro era lo scopo che si proponeva questa Società, gli esperimenti della quali erano diretti ad ottenere delle velocità grandissime, per le quali si riteneva che la locomotiva ferroviaria comune non fosse sufficiente, sia per la sua piccola velocità effettiva, sia per l'effetto di galoppo che rende più facili gli sviamenti nelle grandi celerità. La lotta fra la trazione elettrica e quella a vapore, indipendentemente dal sistema a generatore mobile e fisso, è una lotta che si combatte anche attualmente con varia fortuna. La Società delle Ferrovie del Nord ricorreva ai motori elettrici per usufruirne la grande velocità e regolarità di rotazione, noi vi ricorriamo specialmente per la facilità della distribuzione della energia elettrica e per usufruire dell'aderenza del carico utile. A noi, scopo ultimo la regolarità ed il funzionamento di un servizio; alle società, scopo ultimo il dividendo per gli azionisti. I termini sono troppo eterogenei perché il paragone regga.



La mia competenza è certo troppo piccola perché io mi arroghi il diritto di asserire che l'idea del sistema automobilistico a generatore mobile può venire praticamente attuato, ma d'altra parte è necessario, prima di asserire l'opposto, che da una serena e particolareggiata discussione fra persone competenti in materia, scaturiscano ragioni positive, dati di fatto ed argomenti convincenti che lo comprovino.

Non ultimo mio scopo nell'esporre queste mie idee è stato appunto quello che tale serena discussione

nasca affinché da essa possa sorgere qualche cosa di positivo ed utile.

Congedandomi dai pazienti lettori, che coraggiosamente mi hanno fin qui seguito, mando loro un caldo ringraziamento, mettendomi completamente a disposizione di chiunque voglia interessarsi dell'importante questione dell'automobilismo militare e creda di ricorrere in un modo qualsiasi al lieve aiuto delle mie povere forze, lieto se potrò portare anch'io il mio piccolo contributo alla soluzione dell'interessante problema.

1/2.

**A proposito dell'articolo "Gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra". "Rivista militare italiana", 1902, n. 1, pp. 112-21; pubblicato anche come estratto di pp. 14.**

*L'articolo di E.C., Gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra, apparso sulla "Rivista militare italiana" 1901, n. 11, pp. 1965-94, aveva presentato le diverse realizzazioni nel campo dell'automobilismo e poi affrontato l'articolo di Douhet, L'automobilismo sotto il punto di vista militare (conosciuto negli Atti della AEI, cit.) in termini lusinghieri ("Use in qualche punto può porgere il fianco ad una critica razionale e ragionata, ha però il merito grandissimo di avere per primo messo la questione dell'automobilismo sulla vera strada", p. 1983) e con alcune critiche serie e garbate. Ad esse ribatte Douhet con il presente articolo.*

(N.d.C.)

Mentre ringrazio l'egregio E.C. delle cortesi parole che ha avuto per il mio lavoro: *L'automobilismo sotto il punto di vista militare*, sento il bisogno di ritornare sull'argomento, sia, per togliere, a chi non abbia letto in estenso il lavoro stesso, il dubbio che io mi sia lasciato trascinare ad affermazioni di indole troppo assolutistica ed abbia emesso opinioni e giudizi non sufficientemente suffragati da ragionamenti logici, sia per rispondere ad alcune critiche fattemi.

Nella prima parte del mio lavoro ho esaminato quali siano i bisogni e le contingenze di guerra nelle quali è possibile l'impiego di un sistema di automobilismo. Nel fare questo esame mi sono mantenuto molto sulle generali per potere con uno sguardo sintetico abbracciare tutti i movimenti che una guerra può generare; e questi movimenti ho riuniti in sette categorie, categorie che vennero,

nell'articolo di questa *Rivista* di cui si tratta, riportate. Nell'esaminare poi le modalità secondo le quali avvengono queste varie categorie di movimenti sono venuto alla conclusione che un sistema di automobilismo, non potendosi questo esplicitare sicuramente e con vantaggio che per le strade, non è possibile applicarlo che ai movimenti di rifornimento dal centro alla periferia e di sgombero nel senso opposto. Ho parlato sempre di un sistema di automobilismo, ciò che implica l'idea di una applicazione in grande, ed è stata mia cura di insistere sui vantaggi che un ben inteso sistema di automobilismo, applicato ai servizi di rifornimento, potrebbe arrecare ad un esercito operante, alleggerendo e rendendo più elastici gli organi stessi del rifornimento. Queste mie osservazioni di indole generale non escludono affatto che in determinati casi particolari le vetture automobili possano rendere più agevole il funzionamento di speciali servizi, anzi alcuni di questi casi ho citato io stesso, come quello del trasporto per mezzo di automobili di piccoli reparti di fanteria al seguito della cavalleria, come quello dell'impiego di vetturette per la trasmissione di ordini e di notizie. Resta però sempre il fatto che un largo impiego dei mezzi forniti dalla locomozione meccanica non può esser possibile che per le categorie di movimenti da me accennati.

Partendo da questo concetto, sono passato alla seconda parte del lavoro, cioè alla ricerca delle condizioni alle quali dovrebbe soddisfare un sistema di automobilismo affinché il suo impiego non fosse solamente possibile, ma anche conveniente alla esecuzione dei grandi trasporti. Avrei deside-



rato che questa parte del mio lavoro fosse stata meno ridotta e non solamente limitata alla esposizione delle condizioni da me trovate, condizione che esposte così nudamente possono sembrare un po' capricciose. A me pare che questa parte del mio lavoro sia la più importante perché è appunto quella parte del problema automobilistico che tocca a noi militari, tecnici della guerra, di risolvere. Noi dobbiamo poter dire ai costruttori ciò che esigiamo, se vogliamo che i costruttori stessi indirizzino su di una via sicura i loro studi ed i loro esperimenti. E perciò che, ripeto, avrei desiderato fosse stata almeno accennata la genesi delle condizioni esposte, affinché sopra di esse avesse potuto nascere una proficua discussione, generatrice a sua volta di verità.

Ho messo come condizione essenziale del sistema quella della stabilità. E questa è condizione essenziale perché è certo che la costituzione di un sistema qualunque di automobilismo implica tale una somma di sacrifici finanziari (se l'applicazione è fatta in grande), che si ha il diritto di esigere che abbia una lunga durata. Ora affinché esista questa stabilità è necessario che i nuovi perfezionamenti che la scienza e l'industria possono apportare non influiscano sul sistema stesso, riguardo a ciò che noi vogliamo da esso ritrarre.

E mi spiego. Supponiamo che un tale voglia avere una vetturina che percorra 30 chilometri all'ora; indipendentemente da qualunque altra condizione. Questa vetturina esiste, il tale la compera e fa una compera stabile in quanto che poco a lui importa che domani una fabbrica metta in vendita vetturette con una velocità quintupla; egli vuol fare 30 chilometri all'ora e la sua vettura li fa.

Quindi affinché il sistema sia stabile è necessario soddisfi a quelle condizioni che sono per noi il massimo del desiderabile rispetto all'uso che ne vogliamo fare. Ed ecco che la ricerca di queste condizioni va fatta al di fuori del campo tecnico, ed ecco come queste condizioni debbono scaturire da uno studio dirò così, logistico del problema dei rifornimenti.

Da un tale studio io ho dunque ricavato le 10 condizioni le quali sono indipendenti dallo stato attuale dell'automobilismo. Esse, a parer mio, rappresentano il massimo del desiderabile ed è certo che, se così fosse, il sistema che ad esse soddisficesse sarebbe stabile non potendosi desiderare di meglio. Chi esamini le ora dette condizioni ne troverà alcuna avente una forma piuttosto indeterminata e ciò è naturale in quanto che non

si può a certe cose imporre dei limiti. Tale è per esempio la IV: *Che il consumo dei motori sia minimo in peso e cioè che la forma di immagazzinamento dell'energia sia leggera ed i motori di grande rendimento*; ed è chiaro come non si possa porre un limite al peso della unità di energia né al rendimento dei motori. Dissi che un sistema che a queste condizioni soddisficesse sarebbe stabile in quanto che nulla si potrebbe desiderare di meglio, ma neppure in ciò bisogna essere troppo rigidi e la maggiore o minore stabilità dipenderà dal come il sistema soddisfa alle dette condizioni e sarà ancora stabile quel sistema che pur non soddisfacendovi in modo completo vi si avvicina talmente da non lasciar adito che a perfezionamenti di una importanza trascurabile nell'economia generale.

Se ne deduce che le condizioni espresse sono necessarie e sufficienti e possono servire per esaminare la maggiore o minore adattabilità al servizio di guerra di un qualunque sistema automobilistico. Il ragionamento è certamente logico, ma si fonda nella pienezza delle condizioni trovate ed io non ho certo la presunzione di averle trovate tutte e tutte bene, ed appunto, visto l'importanza della cosa, che avrei desiderato, su di esse, un'ampia discussione che avesse potuto condurre ad un risultato positivo e pratico.

Nella terza parte del mio lavoro ho appunto confrontato le condizioni attuali dell'automobilismo con quelle desiderate e richieste perché esso si presti ai grandi trasporti di guerra e sono giunto ad un risultato negativo e cioè che attualmente nessun sistema automobilistico si presta per i grandi trasporti di guerra. Tale conclusione, dato il mio modo di pensare, è strettamente logica ed essa, conglobata con ciò che ho detto nella prima parte, mi fa concludere precisamente che: "l'automobilismo, *come si presenta al giorno d'oggi*, non si può applicare ai bisogni della guerra, *a meno forse di qualche applicazione di secondaria importanza*" e la fidanza nel continuo perfezionamento mi fa esprimere la speranza di presto dover recedere da questa mia convinzione.

Non mi merito quindi la taccia di assolutista tanto più che anche il mio egregio critico nell'esaminare i casi nei quali, secondo lui, i veicoli automobili potrebbero prestare utili servizi, non cita che dei casi di una importanza certo secondaria in confronto a quella dei grossi trasporti di guerra.

La sua critica si svolge in due parti, nella prima delle quali l'autore esamina i casi in cui un sistema di automobilismo potrebbe essere utile, e nella



seconda i casi in cui un sistema di automobilismo esistente o di possibile esistenza potrebbe essere applicato utilmente: seguendo l'articolo in parola farò alcune osservazioni dimostrando le ragioni per le quali io rimango perfettamente dell'opinione già prima emessa.

Dice l'autore che non sarebbe fantastica l'applicazione di motori al carreggio, motori della stessa potenza di traino dei cavalli. Ed io sono del suo stesso parere, giacché l'affermare il contrario, sarebbe dire fantastico l'automobilismo che invece esiste: tutto sta a specificare il carreggio di cui trattasi. Io non so di che carreggio si trattasse negli esempi citati della gola di Antrodoto, della salita della Morlizza e del Passo della Consuma, nei quali l'autore vide attaccare dei buoi al carreggio; in ogni caso però nella fattispecie sarebbe sempre occorso un motore più potente dei cavalli attaccati ed incapaci di superare quelle salite ed il far ciò sarebbe stato attaccare i buoi anche sul piano per poter poi superare la salita. Né l'automobilismo attuale fatto per carichi leggeri e per grandi velocità sarebbe atto a risolvere il problema, né, in generale, l'automobilismo è atto a risolvere il problema delle grandi pendenze per le quali occorreranno sempre ripieghi, perché il metodo di trazione per mezzo di ruote motrici è sempre sottoposto alla legge fatale dell'aderenza (1).

Riguardo ai movimenti dell'esercito costituito l'autore mi osserva che in tutti i tempi avvenne a reparti di fanteria grandi e piccoli di servirsi dei mezzi più celeri di trasporto, che i tempi fornivano e che l'occasione presentava, per recarsi là dove il momento richiedeva. E ciò io non ho detto si debba

---

(1) Una vettura automobile qualunque muove perché possiede alcune ruote motrici, ruote che con un mezzo qualunque vengono animate da una forza che le obbliga a girare. Questa forza può sempre, in definitiva, essere considerata come una forza tangenziale all'esterno dei cerchioni delle ruote e di un certo numero di chilogrammi. Affinché avvenga lo spostamento è necessario che le ruote motrici contrastino col terreno in modo che lo sforzo di contrasto, che è pure tangenziale alle ruote e chiamasi aderenza, sia superiore allo sforzo di trazione; altrimenti le ruote motrici ruoterebbero attorno alla propria sala senza avanzare. Ora l'aderenza dipende dal genere delle superfici a contatto e dal peso che gravita sulle ruote ed è sempre una frazione di questo stesso peso. Così pure lo sforzo di trazione. Quando si incontra una salita avvengono due fenomeni che si contrastano. Lo sforzo di trazione cresce sempre aumentando l'inclinazione della salita fino a giungere ad eguagliare il peso della vettura, l'aderenza invece diminuisce al crescere dell'inclinazione sino ad arrivare a zero. Per cui vi è sempre una inclinazione tale, oltre la quale lo spostamento è impossibile e ciò indipendentemente dal motore.

escludere oggi, osservo solo che fra questi mezzi, oggidì, l'automobile è il peggiore ed il più difficile a rinvenirsi. Io non mi immagino un reggimento di fanteria che per giungere celeremente al cannone incominci col requisire 800 o 900 automobili (perché quelli attualmente in uso sono a tre o quattro posti in media), vi si carichi sopra e parta specialmente col genere di velocità che sono in uso.

Ho parlato di biciclette, ma non per questo scopo, perché anche esse sarebbero inadatte. Ma ho accennato ad uso di piccoli reparti di fanteria al seguito della cavalleria ed ho sottinteso che ciò dovrebbe essere preordinato, perché in tutto il mio lavoro non vi è accenno a requisizioni sul momento. Ed in questo caso preferirei delle biciclette anche ad automobili, siano pur essi preordinati ed appositamente costrutti, perché di più facile impiego, più adattabili al terreno, meno voluminose e pesanti.

Per l'artiglieria da campagna l'autore mi osserva che il problema dell'automobilismo è più complesso e che non basta a combatterlo a fondo l'infelice soluzione data al problema stesso dal principe Wladimiro. Io avrei desiderato che su questo punto l'autore avesse più ampiamente chiarito il suo pensiero. Per conto mio escludo assolutamente l'automobilismo per l'artiglieria da campagna per due ragioni: 1° perché non le sarebbe utile; 2° perché quando anche le potesse essere utile non sarebbe applicabile.

Non utile perché l'artiglieria non combatte mai da sola ma o colla fanteria o colla cavalleria e perciò avrà sempre una potenzialità di spostamento sufficiente e quindi risulterebbe inutile la maggior potenzialità che potesse ricevere dall'automobilismo, perché il peso delle vetture è determinato da altre esigenze ed i cavalli saranno sempre capaci di trainarle e quindi risulterebbe inutile la maggior potenza di traino concessa dall'automobilismo. Non applicabile perché deve percorrere terreni vari.

Ed è bene a questo proposito intenderci. L'automobile presente e futuro è e sarà sempre un macchinario alla quale noi non potremo mai dare una sia pure infinitesima parte di coscienza, sì che noi dovremo sempre dirigerla in tutti i suoi movimenti che saranno sempre ciechi. L'automobile non potrà mai avere nessuno spirito di conservazione. Il cavallo invece è fino ad un certo punto cosciente e possiede l'istinto della propria conservazione. Perciò in un passaggio difficile conducente e cavallo saranno d'accordo per disbrigarsela alla meglio e ciò è tanto vero che, per esempio, in montagna si consiglia ai

conducenti di lasciar liberi i muli nei passaggi pericolosi. Tutto ciò aggiunto al fatto della maggior perfezione meccanica delle gambe sulle ruote dimostrano che il cavallo, anche come traino, sarà sempre superiore all'automobile in terreno vario. Del resto la soluzione data al problema dal principe Wladimiro dimostra che, quantunque si fossero voluti applicare gli automobili all'artiglieria da campagna, si ricorreva poi ai cavalli per prendere posizione, ed in Russia, notiamo, dove certo il terreno è meno tormentato del nostro.

Circa ai movimenti di notizie e di ordini faccio notare che oltre al telegrafo che è di difficile ripiegamento, ne abbiamo uno che non esige ripiegamento e che altri mezzi di segnalazione superano di molto la velocità degli automobili.

Riguardo poi agli automobili, potrei dire anch'io, resta a vedere se saranno *sempre* in grado di *divorare la via*, come quel corriere del Manzoni. Per me dò ancora la preferenza al cavaliere ed al ciclista, perché di più sicuro arrivo, perché più leggeri, più adattabili al terreno, meno ingombranti, più facilmente rinvenibili e pronti.

Movimenti sul campo di battaglia.

Circa al rifornimento delle cartucce, parmi che l'autore voglia usufruire della maggior velocità permessa all'automobilismo. Questo rifornimento è certo uno dei servizi più difficili, ma io non credo che ciò dipenda dalla piccola velocità delle carrette da battaglione che debbono seguire la fanteria, credo invece che dipenda dalla difficoltà di distribuzione del rifornimento stesso; per cui non condivido l'idea di carrette da cartucce automobili. L'utilità della maggior velocità si troverebbe forse nelle vetture dei parchi che debbono a loro volta rifornire le carrette, ma queste entrano nei grossi trasporti pei quali io sono fautore dell'automobilismo.

Se nel 1870 reparti di fanteria prussiana rimasero coll'arma al piede ciò derivò dal fatto che o avevano esaurito il rifornimento o questo non era giunto perché sviato, fatti ambedue che l'automobile delle carrette non avrebbe evitato.

Quanto poi all'impiego, diremo così tattico, degli automobili per lanciare riserve nel punto più opportuno del combattimento, no, assolutamente no. Né su questa mia assoluta convinzione posso influire le opinioni di Giulio Cesare né i carri falcati della battaglia di Cunaxa. Facilmente potrà accadere ad un generale di desiderare che le sue riserve abbiano le ali ai piedi, le ali, ma non gli automobili. In un piccolo combattimento la neces-

sità delle ali ai piedi non sarà sentita perché brevi saranno le distanze; questo desiderio potrà nascere nei grandi combattimenti, ma allora avremo riserve grosse. E gli automobili? requisirli o portarli con sé? Requisirli, ed allora cadiamo nell'assurdo di 800-900 automobili per reparto, portarli, ed allora cadiamo nell'altro che tutta la fanteria dell'esercito dovrebbe esser provveduta di automobile giacché non si può determinare *a priori* chi formerà la riserva.

E poi ancora quante volte sarebbero utilizzabili? Nell'ultima parte del mio lavoro avevo presentato lo schema di un sistema automobilistico per uso militare, che, a mio parere, sembrava rispondere abbastanza bene alle condizioni di adattamento esposte nella prima parte.

Tale schema non compare nell'articolo preso in esame, vi compare invece un programma di studi per la realizzazione tecnica dello schema stesso. Tale programma preso in sé ed isolamente deve riuscire poco chiaro al lettore che non conosca lo schema suddetto. Perciò, senza entrare in particolari tecnici, accennerò al sistema proposto. Prendiamo diversi carri automotori elettrici. Questi carri posseggono un motore elettrico che ne aziona le ruote motrici ed hanno l'apparecchio di direzione. Per mettere in moto il motore elettrico è necessario far giungere la corrente ai due poli del motore stesso.

Noi possiamo riunire tutti i carri automotori con dei cordoni metallici flessibili (come delle lampadine o dei campanelli elettrici in derivazione) in modo che comunicando la corrente ai due estremi del cordone tutti i motori ne ricevano la loro parte e possano mettersi in movimento. Ma questa corrente bisogna produrla e noi la produciamo con un motore ad idrocarburo che mette in moto una dinamo e chiamiamo questo complesso *generatore*. Questo generatore non può star fermo se i carri debbono allontanarsi, perciò noi lo carichiamo su uno dei carri automotori rilegando ai poli della dinamo le estremità del cordone metallico e così tutto il sistema può muovere. Nel caso speciale di continuato percorso sulla medesima strada il generatore potrebbe mantenersi fisso, lanciando una doppia conduttura aerea, e facendo marciare gli automotori per contatto come i comuni tram elettrici.

Ciò, che potrebbe chiamarsi lo schema dello schema da me proposto, oltre a spiegare il programma di studi, serve anche a dimostrare che io non dò affatto la preferenza al motore elettrico, ma lo

impiego solo come sussidio e come mezzo.

Il sistema fu da me proposto, non per il collegamento dei forti di sbarramento e per i nuclei di opere delle piazze fortificate e dei campi trincerati, ma per i grossi trasporti di guerra e di guerra campale; né io sono affatto di opinione che per risolvere il problema in generale si debba attendere l'ultima parola sull'immagazzinamento dell'energia elettrica. A questo riguardo l'ultima parola è detta o non è ancora detta la prima. L'unico mezzo di immagazzinare l'energia elettrica è, per ora, quello di costringerla in accumulatori. Ora su questo sistema l'ultima parola è detta, perché si

può dire che sopra gli accumulatori gli studi e le esperienze siano esauriti e non si può nutrire grande speranza di ottenere di meglio. Se si pensa invece di immagazzinare l'elettricità con un altro sistema allora può dirsi che manca ancora la prima idea del sistema stesso e perciò è inutile fondarvi delle speranze. Il problema dell'automobilismo applicato alla guerra è un problema molto complesso e certo la sua risoluzione esige il concorso di svariate intelligenze e di severe discussioni ed io sono lieto di essere stato indotto a queste e grato al mio egregio critico che me ne ha presentato l'occasione.

1/3.

**A proposito del treno Renard. "Rivista militare italiana", 1904, n. 7, pp. 1208-22; pubblicato anche in estratto di pp. 19, datato Genova, 5 febbraio 1904.**

La risoluzione del problema dell'automobilismo militare dipende dalla risoluzione di quello dell'automobilismo pesante a velocità limitata.

L'automobilismo potrà esercitare una grande e benefica influenza sulle operazioni di un esercito solo per quanto riguarda la parte prettamente logistica, e tutti noi sappiamo quanto sia necessario, ad un esercito operante, possedere servizi logistici semplici, leggeri, perfettamente ed esattamente funzionanti. Nelle operazioni strategiche e tattiche l'automobilismo non potrà apportare che lievi vantaggi, che chiamerei quasi di comodità. Non è mia intenzione ripetere qui le ragioni che già altra volta mi hanno portato a queste convinzioni che il tempo non ha fatto che rendere più salde in me (1).

Scopo di questa chiacchierata è quello di esaminare una novità, ora comparsa nel campo dell'automobilismo pesante, e precisamente il treno del colonnello Renard, del genio militare francese, presentato all'Esposizione automobilistica aperta in questi giorni a Parigi.

Oltre all'interesse speciale che questo nuovo sistema può destare in chiunque si occupi seriamente della questione dell'automobilismo militare, detto sistema presenta allo scrivente un interesse particolare in quanto che ha molti punti di contatto con un sistema automobilistico dallo stesso proposto, alcuni anni fa, inteso a risolvere in modo diverso,

i problemi che pare abbia risolto il colonnello Renard.

Il sistema del colonnello Renard è costituito da un treno di carri disposti in colonna uno dietro l'altro e preceduti da un'automobile.

A tutta prima sembra che il sistema non diversifichi affatto da quello costituito da un treno di carri trainato da una locomotiva stradale; invece esistono fra l'uno e l'altro differenze assolutamente sostanziali. Nel treno costituito da una locomotiva stradale i carri che seguono questa sono semplicemente agganciati l'uno all'altro e quello di testa alla locomotiva, e marciano per trazione semplice; solo la locomotiva è provvista di ruote motrici. Nel treno del colonnello Renard i carri che seguono l'automobile non sono trascinati, ma muovono ognuno per conto proprio; l'automobile di testa non è che una officina di produzione di energia meccanica, la quale distribuisce l'energia a tutti i veicoli che ad esso sono uniti mediante una trasmissione meccanica. Tutti i veicoli del treno sono automotori e cioè posseggono ruote motrici che vengono animate da una energia che viene loro concessa dalla officina di distribuzione. Un lungo albero motore, snodato con giunti cardanici, permettenti al treno una certa flessibilità, corre per tutta la lunghezza del treno, fra le ruote dei vari veicoli, e mediante appositi ingranaggi comunica il moto alle ruote motrici dei veicoli stessi. Tale albero funziona esattamente come l'albero di trasmissione di una officina meccanica; è esso che trasporta l'energia lungo il treno, dalla testa alla

(1) G. Douhet. *L'automobilismo sotto il punto di vista militare*, Casanova, Torino.



coda.

Il colonnello Renard ha adottato nel suo treno questo complesso sistema di trasmissione meccanica, invece di ricorrere al semplice e vieto sistema dell'agganciamento e del traino per trazione, per ottenere uno scopo della massima importanza, e cioè quello di far funzionare tutto il peso del treno come peso aderente. Il difetto organico, costituzionale, insito nella sua stessa natura, del treno trainato da una locomotiva stradale è quello che, del peso di tutto il treno, funziona come peso aderente solo la parte che gravita sulle ruote motrici della locomotiva. Ora lo sforzo di trazione, che può esercitare una locomotiva stradale, è una frazione del peso aderente ed è perciò indipendente dalla potenza della macchina.

Il coefficiente di aderenza dipende dalla natura delle superficie di contatto (ruote terreno); se questo coefficiente è per esempio  $1/6$  e noi abbiamo una locomotiva il cui peso aderente sia di 6 tonnellate, il massimo sforzo di trazione, in piano, che potremo ottenere da essa darà  $1/6 \times 6000 = 1000$  chilogrammi, e non sarà di più anche avessimo una locomotiva della forza di un numero infinito di cavalli-vapore. Se noi tentassimo far eseguire a tale locomotiva uno sforzo di trazione superiore, otterremmo il risultato di far girare le ruote motrici sul posto senza che esse avanzino.

Questo fatto accadde appunto, allorché non si conoscevano esattamente le leggi dell'aderenza, in alcuni dei primissimi esperimenti fatti in Inghilterra colle locomotive ferroviarie. Queste erano state costrutte così leggere che non riuscivano ad avanzare, le loro ruote giravano sul posto e per farle rotolare fu necessario aumentare il peso delle locomotive. Siccome poi il peso aderente diminuisce allorché la strada è in pendenza, si ha, nella locomotiva stradale, che lo sforzo massimo di trazione, di cui essa è capace, diminuisce al crescere della pendenza, appunto allorché ve ne sarebbe più di bisogno. Per aumentare quindi lo sforzo di trazione di una locomotiva stradale è necessario, indipendentemente dal motore, aumentarne il peso. Questo fatto porta di conseguenza che viene diminuito il rendimento in peso utile trasportato, che non si può utilizzare la leggerezza dei motori moderni, che non si possano superare certe pendenze.

Allorché un veicolo si trova su di una strada in pendenza positiva (salita), una parte del suo peso tende a trascinare indietro il veicolo, per cui se questo deve procedere, deve, oltre agli attriti della

strada, vincere questa tendenza contraria al proprio movimento. La componente del peso che tende a trascinare indietro il veicolo è presso a poco uguale al peso del veicolo per la pendenza della strada, così per esempio su di una strada inclinata di  $1/6$  un veicolo del peso di 6000 chilogrammi è trascinato a rinculare con una forza di 1000 chilogrammi circa. Di qui vediamo che la massima pendenza che potrebbe superare quella locomotiva stradale, di cui abbiamo parlato poco innanzi, sarà di circa  $1/6$ , ma quando sia isolata, non solo, ma quando tutto il suo peso sia peso aderente. Se unito a tale locomotiva vi sarà un carro del peso di 6 tonnellate, anche questo, in salita, avrà una componente del peso che tende a farlo rinculare e perciò la massima pendenza superabile sarà non più di  $1/6$  ma di  $1/12$ . E ciò, ripeto, *indipendentemente dal motore*.

Quando invece, come avviene nel treno Renard, tutto il peso del treno funziona come peso aderente, tutto il treno può considerarsi come una locomotiva stradale isolata che non abbia da muovere che sé stessa. Allora sarà vantaggioso impiegare motori del minimo peso specifico (peso per unità di forza), perché così facendo si viene ad aumentare il rendimento in carico utile del trasporto. Un treno così composto potrà, indipendentemente dal numero di vetture di cui è formato, superare tutte le pendenze inferiori a quella sulla quale il treno stesso, colle ruote perfettamente frenate, slitterebbe in basso.

Il colonnello Renard, col suo sistema, mediante un'automobile della forza di 50 cavalli-vapore e del peso di 1500 chilogrammi è riuscito a trainare un treno di 6 o 7 vetture trasportanti un carico utile di 10 tonnellate (ciò che vuol dire un peso lordo di 15) alla velocità di 18 chilometri all'ora.

Una macchina stradale può in media trainare un treno di un peso uguale al proprio. Perciò, per il traino di un treno del peso di 15 tonnellate, sarebbe necessaria una locomotiva di circa 15 tonnellate (10 volte il peso dell'automobile Renard). Accrescendosi, in modo da quasi raddoppiarsi, il peso complessivo del treno, per ottenere la stessa velocità dovrebbe accrescersi la potenza della locomotiva portandola a 90-100 cavalli.

*Non ostante* questo accrescimento di potenza e in *qualunque modo* elevando ancora tale potenza, il treno formato dalla locomotiva stradale non potrebbe superare che pendenze inferiori alla metà della massima pendenza superabile dal treno Renard.



Credo non vi sia chi non veda l'immensa differenza che corre fra i due sistemi e non valuti l'inferiorità della locomotiva stradale, inferiorità che cercai altra volta mettere in piena luce, inferiorità che il colonnello Renard cercò eludere anche a costo d'impiegare mezzi complessi, inferiorità che pur troppo, presso di noi specialmente, non si vuol riconoscere nella sua giusta misura.

\*  
\*\*

Allorché una locomotiva stradale, trainante una serie di carri dietro di sé, descrive una curva, i carri che la seguono, invece di descrivere una curva uguale tendono a descrivere corde delle curve stesse. Tutti i carri costituenti il treno non seguono perciò lo stesso percorso, per cui è necessario, quanto più il treno è lungo, disporre di strade larghe e con curve di grande raggio. Nel sistema del colonnello Renard i vari veicoli sono uniti l'uno all'altro in un modo speciale, col quale si ottiene che tutti i veicoli percorrano, in modo identico, la stessa strada come se fossero posati su di un unico binario. Perciò il treno del colonnello Renard è capace di percorrere strade, lungo le quali un treno trainato da una locomotiva stradale non potrebbe muovere a meno di ripieghi.

\*  
\*\*

L'aver ottenuto che tutto il peso del treno funzioni da peso aderente e che tutte le vetture seguano la stessa strada della prima, sono le due caratteristiche essenziali del nuovo sistema, e la importanza di questi due risultati non ha bisogno di ulteriori commenti.

I due problemi vennero risolti dal Renard con grande genialità e maestria meccanica; del resto il nome solo del Renard, noto nella aeronautica militare, ci è ampiamente garante della serietà della cosa.

Certamente occorrerà una larga esperienza per sanzionare il comportamento pratico del sistema, ma fin d'ora può ritenersi grande l'importanza e la portata del sistema stesso, giacché se l'esperienza indicherà difetti si troveranno sicuramente i mezzi per rimediarvi.

\*  
\*\*

Il sistema da me proposto differenzia dal sistema francese in due punti: 1° nel mezzo adoperato per distribuire l'energia ai diversi carri automotori; 2° nel sistema di conduzione del treno.

Nel mio sistema tutti i carri formanti il treno sono automotori elettrici e cioè posseggono un motore elettrico capace di farli spostare; l'officina generatrice è elettrica e la distribuzione dell'energia avviene per mezzo di cavi metallici flessibili e di lunghezza variabile, cavi che uniscono le varie vetture al carro generatore. Ogni carro, poi, ha conduzione propria ed ha un raggio d'azione autonomo uguale alla lunghezza del cavo che lo unisce alla vettura precedente.

Alla mia proposta non ha arriso la fortuna, forse perché giunta troppo presto, forse perché troppo piccola la mia autorità per farla valere; ebbi però la soddisfazione di vedere la mia idea germogliare, sia ridotta, sia con diversi mezzi, sia cogli stessi mezzi. Attualmente le poche difficoltà, che forse esistevano all'attuazione del mio progetto all'epoca in cui fu presentato, e dico difficoltà e non impossibilità, sono andate man mano scomparendo coi rapidi progressi dell'industria e certo, ora, sarebbe del più grande interesse un esperimento pratico di confronto fra il sistema francese ed il mio. Tale confronto nel campo pratico è però ancora un desiderio giacché, che io sappia, per ora il mio progetto resta allo stato di progetto; perciò, in mancanza di meglio, tenterò di stabilire un confronto teorico cercando di mantenermi il più che sia possibile imparziale.

\*  
\*\*

Entrambi i sistemi tendono ad ottenere che tutto il peso del treno funzioni da peso aderente, e perciò in ambedue tutti i carri sono automotori, in ambedue vi è una officina generatrice ed una distribuzione d'energia.

Nel sistema francese l'officina generatrice è più semplice, giacché non vi è che una motrice meccanica, mentre nel mio sistema l'officina generatrice è più complessa essendovi una motrice meccanica ed una dinamo, per la trasformazione dell'energia meccanica in elettrica.

Per converso, nel mio sistema, gli organi di trasmissione dell'energia sono più semplici perché costituiti da soli cordoni metallici flessibili, mentre nel sistema francese gli organi di trasmissione sono più complicati (albero motore lungo tutto il treno,

giunti cardanici ecc. ecc.) e più pesanti. Nel sistema francese vi hanno perdite di energia lungo la trasmissione in conseguenza di attriti meccanici nei cuscinetti, nei giunti, negli ingranaggi; nel mio sistema vi sono disperdimenti di energia in causa della doppia trasformazione dell'energia meccanica in elettrica e di quest'ultima in meccanica.

Non è possibile dare, senza calcoli ed esperienze, un giudizio esatto sul sistema migliore e perciò mi limiterò solo a dire che fra l'uno e l'altro corre la stessa differenza che esiste fra una officina meccanica a distribuzione meccanica ed un'altra a distribuzione elettrica, ed aggiungere che al giorno d'oggi vi è tendenza a preferire queste ultime pel risparmio di forza motrice che da esse si ottiene (2).

\*  
\* \*

Nel sistema del col. Renard l'albero motore che percorre tutto il treno è unito all'automobile di testa e messo in moto dal motore di quest'ultimo. Quest'albero ha una posizione orizzontale, o quasi, e gira attorno ad un asse mediano delle vetture. Il motore che aziona questo albero tende a sua volta a girare attorno allo stesso albero.

Mi spiegherò meglio con un esempio, un po' terra terra, ma efficace.

L'albero motore del treno Renard può, salvo il rispetto dovuto alla ardita concezione meccanica, paragonarsi allo spiedo di un gira-arrosto.

L'apparecchio ad orologeria, che aziona lo spiedo, compie lo stesso ufficio del motore dell'automobile che aziona l'albero. Se in un gira-arrosto in funzione noi impediamo allo spiedo di girare, se la forza del gira-arrosto è sufficiente, l'apparecchio motore si metterà a ruotare attorno allo spiedo. Lo stesso avverrebbe nel treno Renard; se noi impedissimo all'albero motore di ruotare, ruoterebbe l'automobile attorno all'albero. Se, in realtà, ciò non avviene è perché il motore dell'automobile non ha la forza sufficiente, ma se non ruota ha però una tendenza a ruotare.

L'albero motore del treno Renard deve mettere in movimento gli automotori ad esso collegati; per far

ciò deve vincere le resistenze che a tale movimento si oppongono; supponiamo che occorran 50 cavalli vapore per far muovere il treno, vorrà dire che l'albero dovrà vincere una resistenza equivalente, vorrà dire che l'automobile di testa è sollecitata a girare attorno all'albero motore dalla stessa forza. Allorché il treno Renard avanza l'albero motore ruoterà in un determinato senso, allorché retrocede ruoterà nel senso contrario; così, nel procedere, l'automobile di testa sarà sollecitata a rovesciarsi in un senso, rincuando a rovesciarsi nel senso contrario. Non solo l'automobile di testa è sollecitata a rovesciarsi, ma tutto il treno ha la stessa tendenza in un determinato senso.

Prendiamo ad esempio una vettura qualunque del treno in parola e supponiamo che l'albero motore, per far avanzare il treno debba girare da destra a sinistra per chi guarda la parte posteriore della vettura.

Perché l'albero possa girare è necessario che la vettura avanzi; supponiamo che per un caso qualunque non lo possa fare; se l'albero ha la forza necessaria farà girare il carro attorno a sé stesso; in ogni modo, anche avanzando, esisterà sempre una tendenza al rovesciamento, tendenza uguale alla resistenza che presenta il carro all'avanzata. Quando adoperiamo un macinino da caffè e giriamo il manubrio, è necessario che teniamo ferma la scatola, la quale ha la tendenza a girare anch'essa, tendenza che è proporzionale allo sforzo che dobbiamo esercitare per macinare il caffè. Nel treno Renard abbiamo dunque questo fenomeno: tutte le sue vetture sono sollecitate a rovesciarsi e più precisamente l'automobile di testa da una parte e gli automotori dall'altra e ciò avviene perché il punto d'appoggio dell'albero motore è, tanto per gli uni come per l'altro, al di fuori. In molti automobili l'asse motore è normale all'asse delle ruote motrici, in questo caso non vi è questa tendenza al rovesciamento perché non vi ha punto d'appoggio al di fuori come invece avviene nel sistema Renard.

L'entità della tendenza al rovesciamento del treno in parola è uguale alla forza da esso sviluppata; in un treno per esempio di 50 cavalli, l'automobile di testa tende a rovesciarsi con questa forza, e l'insieme dei carri automotori, colla stessa forza tende a rovesciarsi nel senso contrario, allorché, si intende tale forza venga sviluppata. Ciò non vuol dire che il treno si rovesci, almeno in condizioni normali; vuol dire che, nel caso, questa circostanza aiuta un rovesciamento e cioè che l'equilibrio del treno non

(2) Da informazioni pervenutemi sembra che il rendimento della trasmissione meccanica Renard sia inferiore al 60%. Nel mio sistema, pure ammettendo 80% il rendimento della dinamo ed 80% il rendimento dei motori, risulterebbe 64% il rendimento della trasmissione.

è perfettamente stabile. Siccome poi il treno normalmente marcerà avanzando, avremo che le sue ruote funzioneranno diversamente; se per esempio lo sforzo tendente al rovesciamento è di 1000 chilogrammi alle ruote, avremo che, per esempio, le ruote di sinistra dell'automobile peseranno sul terreno 1000 chilogrammi di più mentre quelle di destra saranno alleggerite dello stesso peso, e succederà il contrario per le ruote dei carri automotori. Sappiamo che nel movimento in curva i veicoli hanno la tendenza a rovesciarsi in fuori: questa tendenza si unirà nel treno Renard a quella propria, come pure nella metà dei casi il dislivello fra le due ruote di destra e quelle di sinistra andrà a sommarsi alla causa insita di rovesciamento. Si noti poi che lo sforzo tendente a rovesciare le vetture è, a parità di energia sviluppata, tanto più grande quanto più piccola è la velocità del treno, perciò la tendenza al rovesciamento sarà più grande quanto più grande è la pendenza e la difficoltà della strada, quando cioè è necessario possedere la massima stabilità.

Certo le cose saranno state calcolate in modo da rendere poco pericolosa questa tendenza al rovesciamento, ma ciò non di meno tale tendenza deve sussistere, ed essa rappresenta indubitabilmente un difetto del sistema. Ora nel sistema da me proposto tale difetto non esiste in nessuna misura.

Nel sistema francese la flessibilità del treno è ottenuta snodando, per mezzo di giunti cardanici, l'albero motore fra le vetture consecutive. Così è che l'asse di una vettura può fare coll'asse della vettura precedente, al massimo, l'angolo concesso dal giunto cardanico. La flessibilità, quindi, del treno francese è limitata, mentre la flessibilità del treno da me proposto non ha limite, perché appunto le vetture successive non sono collegate che da cordoni metallici flessibili. Nel sistema da me proposto, le vetture possono, non solo marciare una dietro l'altra con direzioni ad angolo, ma anche una accanto all'altra, in linea, ed anche una nel senso esattamente opposto all'altra. In conclusione, il mio sistema è molto più flessibile e snodato del sistema francese; siccome poi la flessibilità maggiore permette adattare il treno a strade più tormentate e tortuose, ne viene di conseguenza che il mio treno potrà percorrere strade per le quali il treno francese non potrebbe passare.

Il sistema di trasmissione meccanica adottato dal colonnello Renard obbliga a muovere il treno tutto di un pezzo, giacché se i giunti cardanici danno al treno una relativa flessibilità, non gli concedono di allungarsi o di raccorciarsi. La stessa trasmissione meccanica mentre concede la flessibilità in marcia la esclude da fermo. Il sistema di trasmissione elettrica, da me propugnato, permette di far muovere una vettura qualunque del treno indipendentemente dalle altre, anche quando queste restino ferme ed il raggio di indipendenza è solo limitato dalla lunghezza del cavo d'unione. Il sistema conserva dunque tutta la sua flessibilità e la sua libertà di manovra anche da fermo.

Questi vantaggi sono tutt'altro che disprezzabili e possono riuscire utili in molte circostanze. Allorché un treno si trovi in un terreno difficile e pesante ed occorra smuoverlo, col sistema francese sarà necessario smuoverlo tutto insieme, mentre col mio sistema si potrà fare la stessa operazione vettura per vettura. Allorché si debba superare una breve rampa molto sentita, col sistema francese bisognerà possedere la forza per superarla con tutto il treno riunito, col mio sistema potrà superarsi con una o due vetture per volta; allorché giunti a destinazione si dovranno fare operazioni di carico e scarico, parcare ecc. ecc., col treno francese sarà necessario, o accontentarsi della posizione assunta dal treno una volta arrestato, od eseguire manodopera di forza, col mio sistema ogni vettura potrà, in modo autonomo, disporsi nelle vicinanze nella posizione più conveniente, eccetera.

Nel sistema francese dispositivi speciali obbligano tutte le vetture a seguire l'identico percorso della prima e perciò è sufficiente un solo conduttore. Nel sistema da me proposto ogni vettura ha conduzione autonoma e perciò occorre un conduttore ed un apparecchio di direzione per vettura.

Noto subito che un apparecchio di direzione deve pure esistere in ogni vettura del treno del colonnello Renard se in esso avviene che le vetture successive sieno obbligate a seguire lo stesso percorso. La differenza più grande sta dunque nella quantità del personale, ma io ritengo che anche questa sia più apparente che reale.

Non credo che si potrebbe lasciare un treno Renard in mano al solo automobilista di testa, ma che occorra almeno un uomo per carro, se non altro per



la sistemazione del carico. Anche nel mio sistema è sufficiente un uomo per carro e l'abilità di questo non è necessario superi quella di un wattman ordinario da tramways. La conduzione autonoma dei vari carri ha poi, secondo me, vantaggi che compensano il piccolo accrescimento del personale, qualora ciò in pratica si verificasse.

\*  
\* \*

Nel sistema francese l'albero motore deve necessariamente interessare tutto il carro per cui, necessariamente, i carri da unirsi all'automobile, per costituire il treno, debbono essere evidentemente di struttura speciale ed appositamente costruiti. Nel mio sistema, come già accennai nel mio precedente lavoro, si possono disporre tutti gli apparecchi che rendono automotore il carro, sull'avantreno, in modo da poter facilmente cambiare il retrotreno dei carri stessi a seconda dei bisogni del trasporto.

I carri automotori elettrici del mio sistema possono marciare per contatto quando si debba fare un lungo e continuato percorso per una determinata strada e ciò semplicemente gettando una doppia conduttura aerea provvisoria.

I carri generatori elettrici forniscono poi potenti stazioni di energia elettrica facilmente impiegabile in mille usi diversi pel servizio delle truppe.

Concludendo, per il complesso delle ragioni sopra esposte, mi sembra potere asserire che il mio sistema, più snodato, più manovriero e più elastico del sistema francese possa competere con esso e forse con vantaggio. Ripeto; nulla si può asserire con sicurezza senza un largo confronto pratico; ma spero aver indicato sufficienti ragioni per dimostrare la convenienza di tale confronto.

\*  
\* \*

Qualora uno dei due sistemi si dimostrasse praticamente buono e risolvete in modo efficace i due problemi della trazione dei forti pesi e della facile conduzione, si potrebbe dire risolto il problema dell'automobilismo pesante e conseguentemente dell'automobilismo militare.

Le fabbriche d'automobili assicurano di aver già risolto il problema dell'automobilismo pesante, perché si dicono in grado di presentare automobili a benzina trasportanti forti pesi. Ciò è di fatto; ma

basta esaminare la costruzione di un motore a benzina per convincersi della sua poca praticità nel caso delle piccole andature e del traino pesante. Il motore a benzina è molto delicato e molto capriccioso, funziona a grandissima velocità e la maggior difficoltà si incontra nel ridurre tale velocità. Ciò è tanto vero che attualmente si costruiscono automobili che posseggono un motore a benzina che aziona una dinamo, e questa a sua volta un motore elettrico che mette in moto le ruote, e tutto questo per meglio regolare la velocità di marcia dell'automobile. Si può dire che è più facile costruire un automobile a benzina che faccia 120 km. all'ora che non uno che ne faccia 6.

L'attuale motore a benzina, per quanto studiato e perfezionato, rappresenta l'infanzia d'una meccanica, che deve necessariamente crescere e svilupparsi, per cui l'automobile a benzina non è una macchina stabile nel tempo, giacché un perfezionamento prevedibile relegherebbe gli attuali motori presso i negozianti di ferri vecchi. È per questo che attualmente l'automobile a benzina è un oggetto di lusso e non pratico; è perciò che esso non risolve il problema dell'automobilismo pesante militare. Ma, si dirà, anche nei sistemi di cui si è fatto parola si ricorre in definitiva ad un motore a benzina; ed allora? Nei sistemi accennati si ricorre bensì ad un motore a benzina, ma ve ne è uno solo in tutto il treno, per cui la complicazione e la delicatezza di esso avranno una influenza molto diminuita, specie nel mio sistema in cui il motore è semplicemente incaricato di far funzionare una dinamo, la quale può benissimo camminare a velocità costante e grandissima; allorché il tempo apporterà i necessari perfezionamenti, e quando la convenienza si manifesti, sarà sufficiente cambiare un solo motore per ogni treno, lasciando tutte le vetture automotrici quali esse sono. E perciò che i sistemi in discorso rappresentano il massimo grado della stabilità e risolvono i problemi dell'automobilismo pesante e militare.

\*  
\* \*

È naturale che un sistema d'automobilismo pesante di carattere pratico debba arrecare grandi vantaggi nel servizio dei trasporti. Senza raggiungere certo la potenzialità di una ferrovia, un sistema d'automobilismo pesante può rendere più facili e più economiche le comunicazioni fra quei centri secondari che non converrebbe rilegare con una



linea ferroviaria, e ritengo che con un buon sistema di servizi automobilistici pesanti si potrebbe economicamente provvedere ad arricchire di buone comunicazioni certe ragioni, nelle quali necessariamente una rete ferroviaria risulterebbe passiva. Il fatto che un sistema automobilistico non ha bisogno di strada speciale, né di binari, né di sorveglianza lungo la linea, rende il sistema stesso molto economico anche se in esso la produzione dell'energia è relativamente più cara.

La possibilità di marciare dovunque permetterebbe il concentramento dei mezzi, anche temporaneo, in quelle località ove se ne manifestasse il bisogno.

L'impiego su larga scala pei bisogni commerciali ed industriali di un sistema automobilistico pesante renderebbe poi facilissima la soluzione del problema dell'automobilismo militare in tempo di guerra.

Basterebbe perciò requisire i treni completi con conducenti ed utilizzarli pel servizio militare di seconda linea.

Stabilito un tipo di automobilismo militare, che certo non può essere differente da quello che potrebbe adottarsi per i servizi comuni commerciali, il governo potrebbe, in una certa misura, sovvenzionare gli utenti del tipo prescelto, obbligandoli a metterlo a disposizione dell'esercito in tempo

di guerra. Questa sovvenzione non sarebbe per aggravare il bilancio, giacché potrebbe ricavarsi coll'annullare proporzionalmente le spese che attualmente si fanno per la preparazione del carreggio e del treno militare.

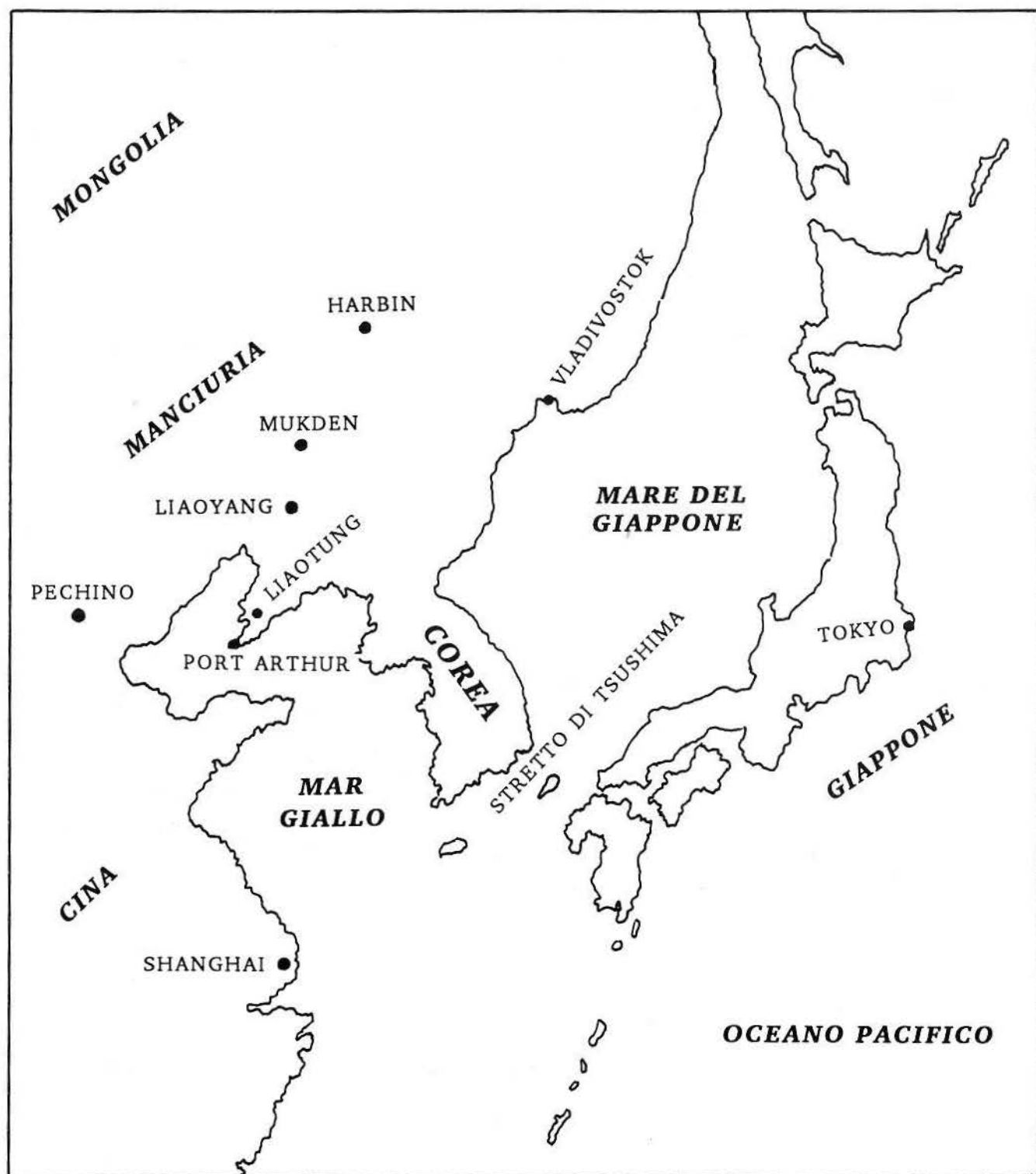
Questo modo, qui enunciato molto all'ingrosso, oltre a non aggravare il bilancio della guerra di una spesa fortissima, come sarebbe quella necessaria per provvedere, anche solo in parte, ad un Treno militare automobilistico, arrecherebbe il vantaggio di utilizzare una piccola parte del bilancio della guerra in diretto favore del commercio nazionale. Alla requisizione degli automobili esistenti si provvede anche ora, ed è bene, perché è sempre un mezzo, ed in guerra tutti i mezzi possono in qualche modo servire; ma io mi domando: che cosa ne faremo di tutte queste vetture celerissime, diversissime ed elegantissime? e confesso che non riesco a rispondermi in modo esauriente.

Noi abbiamo bisogno di vetture automobili lente e pesanti: esse solo, e non vi è contraddizione in termini, saranno capaci di rendere più agile e più leggero l'esercito operante.

Ricordiamoci che si combatte posando sui piedi, sieno essi ricoperti di scarpe di cuoio o di ferri da cavallo, ricordiamoci che sono i servizi quelli che legano e che uomini e cavalli non corrono né combattono a stomaco vuoto.

## **CAPITOLO SECONDO**

### **Gli articoli sulla guerra russo-giapponese 1904-1905**



Tra il febbraio 1904 e il giugno 1905 Doubet (con lo pseudonimo "il capitano X") pubblicò sul quotidiano genovese "Caffaro" 37 articoli di commento alla guerra russo-giapponese, con un ritmo assai fitto all'inizio (17 articoli tra metà febbraio e fine marzo 1904) e poi più lento, man mano che calava l'interesse dell'opinione pubblica per le operazioni in Estremo Oriente (13 articoli tra maggio e dicembre 1904, 7 nei primi sei mesi del 1905). Ne proponiamo un'ampia selezione, sacrificando quelli più cronachistici e ripetitivi dei primi mesi.

Riproduciamo gli articoli del "Caffaro" senza modificare la trascrizione dei nomi russi e giapponesi allora in uso, anche se non pochi cambiano grafia da un articolo all'altro. Inseriamo brevi note sulle operazioni, con notizie e dati che Doubet non poteva conoscere, tratti dall'opera di H. Seton-Watson, *Storia dell'impero russo*, Torino, Einaudi, 1971, pp. 358 sgg. In queste note i nomi russi e giapponesi sono trascritti secondo le regole moderne.

Undici di questi articoli (tutti editi tra febbraio e giugno 1904) sono già stati pubblicati nel volume curato da G. Pantano nel 1931, *Le profezie di Cassandra*, cit.

Rinviamo alla Bibliografia degli scritti di Doubet per l'elenco completo degli articoli apparsi sul "Caffaro". E ricordiamo che la doppia data dei numeri del "Caffaro" è dovuta al fatto che il giornale usciva nel tardo pomeriggio. La prima data è quella del giorno di uscita.

(N.d.C.)

## 2/1.

### **Cause, obbiettivi e modalità del conflitto russo-giapponese. "Caffaro", 14-15 febbraio 1904.**

*Il conflitto era iniziato la notte tra l'8 e il 9 febbraio 1904 con l'attacco delle siluranti giapponesi alla flotta russa di Port Arthur. Il Giappone aveva rotto le relazioni diplomatiche con la Russia il 5 febbraio, ma attese il 9 per dichiarare formalmente la guerra.*

(N.d.C.)

Il dramma grandioso or ora iniziatosi attrae l'attenzione del mondo intero ed esso interessa, per varie e diverse ragioni, tanto il vecchio quanto il nuovo continente.

Le notizie di questa lotta che si combatte migliaia

di miglia lontano da noi ci giungono rapidissime sulle ali del telegrafo e noi abbiamo sentore delle battaglie quando ancora laggiù non è spenta l'eco dei colpi di cannone che in esse tuonarono, né dissipato nell'aria l'acre odore delle polveri infumi che in esse divamparono violenti e distruggitrici. In questi momenti di ansia febbrile e di curiosità intensa, le notizie si affastellano su giornali che non hanno né il tempo né i mezzi per compiere una logica cernita ed ammaniscono all'avidio lettore tutto quanto loro proviene, dalle fonti più disparate, lasciando al lettore stesso la cura di rintracciare ciò che sembra più attendibile.



La storia dirà poi quale sarà stato il succedersi dei fatti e degli avvenimenti; per ora è necessario accontentarsi di quell'idea generale delle cose che il complesso vario e discorde delle notizie lascia scorgere come più probabile.

Di questa guerra fra due razze, inevitabile fatalità storica generata da un processo di avvenimenti già trascorsi, noi intratterremo qualche volta i lettori del *Caffaro*, non allo scopo di formulare una affrettata critica storico militare, ciò che sarebbe assurdo con dati così incerti e ad una così grande distanza, non per formulare previsioni particolari circa quanto potrà avvenire, ma semplicemente per guidare, valendoci di una certa esperienza di studi speciali, la mente del lettore attraverso l'inevitabile faragline delle notizie e dei giudizi che nel momento presente deve necessariamente verificarsi; semplicemente per soffermare la mente del lettore su certe circostanze della più grande importanza, ma che troppo spesso sfuggono all'esame superficiale ed affrettato dei fatti che più facilmente colpiscono l'eccitata fantasia.

Non ci soffermeremo a discorrere della inevitabilità della conflagrazione scoppiata fra il colosso del Nord e l'Inghilterra dell'Estremo Oriente. La possessione di uno sbocco sul mare libero è il sogno secolare della Russia, sogno che potentemente contrastato nell'Europa essa cercò realizzare in Asia. Ma questo tentativo di realizzazione doveva necessariamente incontrare tutta l'opposizione del giovane e speranzoso impero del Giappone che non poteva assistere indifferente al saldo stabilirsi dell'impero del Nord sulle coste del suo mare.

Due interessi vitali ed eminentemente contrastanti stavano di fronte ed era impossibile una pacifica risoluzione, la lotta avrebbe potuto procrastinarsi, ma non evitarsi, e si comprende come quella parte che trovavasi più pronta alla lotta abbia cercato di impegnarla senza perdere troppo tempo. Le cause determinanti ed accessorie della guerra furono varie e potevano essere anche diverse da quelle che furono; ma la lotta doveva avverarsi come una fatalità.

Questa guerra presenta un carattere specialissimo, e da questo carattere specialissimo dipenderanno le modalità secondo le quali essa verrà svolgendosi e le conseguenze derivanti.

La lotta avviene per il possesso della Corea e località limitrofe, e cioè di un territorio che non forma parte integrante di nessuna delle due nazioni belligeranti. Da ciò deriva che l'effettiva occupazione del territorio contrastato per parte di una

delle due potenze non può definire la guerra. In una lotta come l'attuale, in cui sono in giuoco interessi così grandiosi, in cui combattono due Stati, l'uno fiero della propria secolare potenza, l'altro della sua fiorente giovinezza e di recentissimi allori, l'occupazione, anche saldamente stabilita, di un territorio coloniale non può arrecare la cessazione delle ostilità.

Al giorno d'oggi, in cui le guerre non si fanno per capriccio di principi, ma per sentite necessità economiche, le lotte si combattono con tutte le forze disponibili e perché un popolo ceda è necessario riceva dei colpi capaci di abbatterlo in modo completo materialmente e moralmente.

Per definire presto una guerra è necessario distruggere prima la forza armata dell'avversario ed occuparne poi i punti vitali del territorio in modo che esso non possa rialzare rapidamente la testa. Per parte della Russia occorrerebbe, per definire presto la guerra, potere sbarcare in Giappone, battere l'esercito giapponese, occuparne la capitale. Di là potrebbe dettar legge e far sgombrare la Corea fin dall'ultimo giapponese, senza mandarvi neppure un cosacco.

Ma questa azione risolutiva ed efficace è solo possibile colla padronanza del mare e formando una salda base d'operazione sulle coste dell'Estremo Oriente che permetta lanciarsi direttamente all'attacco decisivo dell'impero del Sole Levante. Per parte del Giappone non si può pensare che esso possa venire a portare la guerra nella Russia Europea, sia per l'enorme distanza che lo separa, sia per l'immensa superiorità russa; non è possibile quindi ai giapponesi un'azione rapida e decisiva. Nel caso per essi più favorevole, dovranno portare la guerra in Corea ed occupatala proseguire verso la Manciuria: ma una simile azione, data la potenza della Russia, dato il suo orgoglio di vecchia nazione europea, dovrà necessariamente prolungarsi lungamente con una successione di scacchi e di successi sino al completo esaurimento di uno dei due avversari.

Alla Russia solo quindi la possibilità di un'azione decisiva, ma questa possibilità dipende dalla padronanza assoluta del mare: siccome ben difficilmente tale padronanza potrà la Russia conquistare, noi vedremo i due imperi lungamente dilaniarsi, esaurendo nella terribile lotta le loro forze migliori.

Vedremo in un prossimo articolo, più dettagliatamente, l'importanza del dominio del mare nella presente guerra.

2/2.

## **La padronanza del Mar Giallo. "Caffaro", 16-17 febbraio 1904.**

*Alla vigilia del conflitto le flotte contrapposte in Estremo Oriente avevano un tonnellaggio pressoché uguale. I russi disponevano di sette corazzate contro sei giapponesi, di quattro incrociatori corazzati contro otto, di sei cannoniere contro sedici, di 42 siluranti contro 82. Le navi giapponesi (per la maggior parte di costruzione inglese) erano generalmente più efficienti e pesantemente armate; inoltre la frazione della flotta russa dislocata nel porto di Vladivostok era bloccata dai ghiacci fino alla primavera. Nell'attacco di sorpresa la notte dell'8-9 febbraio e nei primi scontri i russi avevano avuto una corazzata gravemente danneggiata, due corazzate e quattro incrociatori danneggiati, un incrociatore e una cannoniera affondati. Anche la flotta giapponese dell'ammiraglio Togo aveva avuto danni di una certa entità nello scontro dinanzi a Port Arthur il 9 febbraio, ma era in grado di ripararli più rapidamente.*

(N.d.C.)

Dicesi, dai competenti, che la flotta russa, benché possa gareggiare per potenza e numero di navi con quella giapponese, le sia tuttavia inferiore come ente complessivo di efficienza navale. Dato poi che la potenza reale di una flotta non dipende unicamente dal numero dei suoi cannoni, dallo spessore delle sue corazze e dalla saldezza dei cuori dei suoi marinai, ma anche dalla sua capacità di spostamento e di rifornimento e specialmente dalla sua dislocazione iniziale al principio della lotta, noi possiamo facilmente rilevare che se i primi fattori della potenza navale russa possono stare a petto di quelli dell'avversaria, i secondi sono molto inferiori, e quindi possiamo concludere che esistono più probabilità contro che non in favore dei russi circa l'esito del primo atto del dramma ora iniziatosi.

Giacché il sogno della Russia era quello di conquistarsi l'agognato sbocco sul mare, non avrebbe dovuto mancare né una più efficace e potente organizzazione della forza militare marittima, né, allo stringere dei conti, una più abile azione conciliativa dei mezzi diplomatici coi mezzi della potenza navale.

Per possedere efficacemente uno sbocco sul mare non basta occupare la costa che nel mare stesso si rispecchia, occorre anche procurarsi la facoltà di liberamente navigare il mare che si ambisce. Non

era quindi sufficiente, allo scopo che i russi si proponevano, di penetrare man mano, e col minor rumore, nella Manciuria per procedere nella Corea guadagnandone le coste, era necessario che essi si fossero resi, almeno virtualmente mediante una forza potenziale, padroni di quel mare sulle cui spiagge intendevano imprimere le orme dei cavalli cosacchi.

Per mantenere alte le pretensioni sulla Corea, per stabilirsi saldamente sulla costa bagnata dal mare sempre libero, era necessario costituirsi una potenza navale capace di imporre un salutare rispetto al novissimo Impero. Per impedire ai piccoli uomini gialli di contrastare le proprie aspirazioni nella sfortunata penisola, era prudente provvedersi dei mezzi necessari per tagliare quel mobile ponte che solo li può riunire al continente asiatico.

Ora, alla Russia, è mancata questa necessaria organizzazione della potenza navale, essa si è presentata al cimento con una forza marittima, se non inferiore, al massimo uguale all'avversaria e cioè colla metà delle probabilità contrarie. Non solo; la sua diplomazia lasciò che la guerra scoppiasse in un momento in cui la flotta russa trovavasi disseminata colle sue unità lontanissime; una parte a Port Arthur, un'altra, prigioniera dei ghiacci, a Wladiwostock, una terza a migliaia di miglia, in penosissima traversata.

Oggetto della contesa è la Corea. Ciò non impone affatto di pensare, *a priori*, che la lotta debba avvenire in Corea. Una vittoria decisiva dei russi sul mare segnerebbe la fine virtuale della guerra, giacché i giapponesi non potrebbero più uscire dalla loro isola. D'altra parte, finché i giapponesi non abbiano acquistato, per lo meno, il convincimento di possedere il dominio sul mare, non sbarcheranno un vero esercito in Corea. E, se lo sbarcheranno, peggio per loro, una decisiva vittoria navale russa annienta collo stesso colpo, anche l'esercito sbarcato. La lotta sul mare assume quindi una importanza capitale pei due contendenti.

Ed allora perché i russi lasciarono una così ingente, e pure insufficiente, forza navale disseminata sulle rive dell'Asia orientale? Contro quale nemico meno potente? a difesa di che? Poiché l'orizzonte annebbiavasi, poiché si sentiva nell'aria l'approssimarsi della guerra, perché non riunire la flotta, sia pure ritirandola verso l'Europa, per lanciarla, di poi, compatta sul nemico che urgeva schiacciare, su

quel nemico che solo un'azione fortunata nel mare poteva rendere rapidamente inoffensivo?

Il Giappone sentì che il possedere una flotta preponderante costituiva una condizione d'esistenza e tese i suoi sforzi a provvedersela: sentì che il momento favorevole stava per declinare e cercò la guerra; sentì che un ulteriore indugiare sarebbe stato pericoloso e vigorosamente la iniziò.

Indipendentemente dal valore degli uomini, fattore imponderabile, date le favorevoli condizioni materiali del Giappone, è da presumersi che il dominio del mare resti allo standardo del Sole raggiante e che perciò la guerra terrestre abbia per teatro la penisola Coreana. Questo fatto servirà a pareggiare le condizioni dei due contendenti, giacché nessuno dei due potrà offendere l'integrità del suolo nemico e la guerra verrà combattuta in territorio, diremo così neutro, sul quale gli uni giungeranno per terra e gli altri per mare.

Si disse, e ciò potrebbe sembrare vero se non si tenesse conto che del valore aritmetico della cifra degli armati, che il terribile orso moscovita sarebbe in grado, con una potente zampata, di schiacciare il giovane e, relativamente, piccolo impero: ma perché tale fatto possa avvenire è necessario che la lunghezza della zampa sia sufficiente per raggiungere il nemico. Colla padronanza del mare, una zampata poderosa, ben lanciata e ben diretta, può giungere a dilaniare il cuore dell'avversario, senza questa padronanza del mare gli artiglieri, per quanto robusti, non potranno produrre che graffiature, profonde sì, ma non insanabili.

L'incontrastato dominio del mare arreca ai giappo-

nesi l'assoluta sicurezza del proprio territorio e li mette nella posizione di non potere essere costretti, per forza d'armi, a chiedere pace. Per essi, più forse che per i russi, la guerra terrestre in Corea assume un carattere prettamente coloniale ed in detta guerra essi godranno, sino alla fine, la massima libertà di azione, potendo essere battuti, ma non domati; nel caso di disfatta per terra potranno, sempre ed agevolmente, ritirarsi dal campo della lotta, ed anche disimpegnarsene completamente, o definitivamente, o temporaneamente, come avrebbe potuto fare l'Inghilterra, nella recente guerra del Sud-Africa, qualora le sorti le fossero state sempre contrarie.

Noi vedremo, in seguito, come la soverchiante potenza terrestre russa possa venire grandemente diminuita dall'enorme lontananza del probabilissimo teatro d'operazione e come, perciò gli artiglieri della terribile zampa non possano giungere in Corea che molto smussati; per ora ci basti considerare come la possibile e probabile vittoria dei giapponesi sul mare metta i russi nella condizione di manifesta inferiorità morale e materiale, di dovere subire gli attacchi dell'agile avversario.

Da tali sommarie riflessioni scorgesi come questa prima fase del rosseggiante avvenimento che sta svolgendosi nell'estremo oriente sia di una capitale importanza per ambedue le parti contendenti; dalle frammentarie notizie che il telegrafo ci ha trasmesso rileviamo come già l'infelice situazione iniziale della flotta russa l'abbia costretta a quell'attitudine passiva che non è mai apportatrice di vittoria.

## 2/3.

### **Un'eventuale guerra terrestre nella Penisola Coreana. "Caffaro", 18-19 febbraio 1904.**

*Le osservazioni di Doughty sulla limitata potenzialità della ferrovia transiberiana sono sostanzialmente fondate (e colte soltanto da una minoranza di commentatori), anche se i russi arriveranno a mettere in campo oltre 350.000 uomini nella battaglia di Mukden di febbraio-marzo 1905.*

(N.d.C.)

Noi assisteremo ad una vera guerra terrestre solo nel caso, non improbabile, in cui il dominio del mare rimanga ai giapponesi. Facciamo questa supposizione, pur non intendendo con ciò esprimere un senso di speciale simpatia per uno qualunque dei due contendenti, e cerchiamo di deter-

minare quali caratteri può assumere una guerra terrestre, combattuta nella penisola Coreana, o nelle sue adiacenze, da avversari così dissimilmente situati.

Si disse, da altri, che l'Impero Russo può mettere in armi oltre tre milioni di soldati. La cifra ci sembra alquanto esagerata. Il grande Impero del Nord avrà benissimo oltre tre milioni di uomini atti ad impugnare le armi, ma saranno certamente molto, molto meno, quelli che potrà effettivamente armare e, soprattutto, inquadrare nelle unità di combattimento. Del resto, poco importa conoscere la cifra esatta, od anche approssimata, rappresentante la forza militare terrestre di cui la Russia può dispor-



re; ciò che, nelle circostanze presenti, unicamente importa è di formarsi un'idea, anche sommaria, di quella che potrà effettivamente portare sul teatro della guerra. Per far ciò noi non andremo formulando delle sottili disquisizioni sulla più o meno grande necessità di mantenere l'ordine interno, che supporremo perfetto, né sulle possibili questioni di politica Europea, che supporremo indifferenti; noi ammetteremo che tutta la forza armata sia completamente disponibile e limiteremo la forza trasportabile, sui confini della Corea, mediante una condizione di un ordine puramente materiale e molto prosaico; diremo cioè che la Russia potrà impegnare nella lotta la forza massima che potrà mantenere sul teatro della guerra, e cercheremo di determinare quale sarà questa forza.

Né la Manciuria, né la Corea, dicesi, sono regioni in cui un esercito possa lungamente vivere sfruttando le risorse del paese; dopo un breve periodo di stato di guerra è presumibile che le regioni finitime a quelle in cui l'esercito opera, non presentino assolutamente più nulla di utilizzabile, né la fama dei russi farà facilmente accorrere sul loro passaggio le risorse dei centri non devastati dalla guerra. Anche se i russi potessero giungere nel cuore della Corea, non sarebbe possibile ad essi ricevere qualsiasi rifornimento per mare, giacché i giapponesi, avendone il dominio, lo impedirebbero. Perciò tutte le risorse necessarie alla vita, al movimento ed alla lotta dell'Esercito d'operazione moscovita dovranno provenire da tergo, da lontano e per terra.

La lunghissima linea di rifornimento correrà dunque dalla Russia Europea, attraverso la desolata Siberia e la non doma Manciuria, per migliaia di chilometri, giungendo alle spalle dell'armata russa dell'Estremo Oriente. Esaurite, ciò che non può tardare, le meschine risorse sparse lungo la sterminata linea di operazione, *tutto* dovrà giungere dai confini della Russia Europea per l'unica via possibile: quella della ferrovia Transiberiana.

L'entità della forza russa, impiegabile nella guerra terrestre, dipende dunque, unicamente dalla potenzialità di questa ferrovia, non ancora completamente ultimata; anzi si può recisamente osservare, giacché mancano buone arterie stradali e qualora esistessero sarebbero troppo lunghe, che la possibilità pei russi di fare la guerra dipende unicamente dalla esistenza e dalla conservazione di questa linea ferroviaria.

La Transiberiana è ad un solo binario e non rappresenta certo, e non lo potrebbe data la sua affrettata

costruzione, una linea modello; la Russia poi non è così ricca di materiale ferroviario da poter far a meno dei treni di ritorno vuoti; queste due considerazioni, d'ordine molto generale, ci permettono tuttavia di formarci un'idea approssimativa della potenzialità di questa ferrovia, specie se ci accontentiamo di un limite massimo. Tale potenzialità, per ragioni ovvie e palesi a chi per poco si addentri nell'organizzazione del servizio ferroviario, non potrà superare quella di 10-12 treni giornalieri con una media di 20-25 vagoni per treno, ciò, in lingua povera, vuol dire che sul teatro d'operazioni potremo giungere, giornalmente, da 200 a 300 vagoni, ossia, ad un dipresso, da 2000 a 3000 tonnellate di materiali.

In questo peso deve essere compreso tutto, se non ora, in tempo molto prossimo, quanto è necessario all'esercito operante. Questo *tutto* comprende i materiali di vettovagliamento, di munizionamento, di cura, di vestiario, i rinforzi ed i rifornimenti d'uomini e di cavalli; oltre a ciò bisogna pensare che sarà necessario costituire magazzini di rifornimento nel caso, non difficile, che il servizio ferroviario venga temporaneamente interrotto. Possiamo dunque, senza tema di essere tacciati di soverchia lesineria, ammettere che pel semplice consumo giornaliero, diremo così, mangiativo, restino disponibili da 1000 a 1500 tonnellate di peso.

In un esercito vi sono uomini e cavalli: noi possiamo ritenere, e rimarremo al di sotto del vero, che ogni uomo, compresa la sua aliquota a cavallo, consumi circa 5 chilogrammi di peso al giorno: ciò vorrà dire che con 1500 tonnellate di materiale si può mantenere un esercito di 300 mila uomini, compresi i relativi quadrupedi. Da queste cifre, tolta tutta la parte non combattente, tolti i servizi di protezione delle ferrovie, gli ammalati, ecc., risulta che la Transiberiana non è atta a mantenere in vita più di 130.000 combattenti e cioè un'armata di 3, ad essere larghissimi, 4 corpi d'armata. Ecco dunque a quanto si riduce, in causa dell'enorme distanza, la terribile zampa moscovita.

Ma ciò non è tutto. Affinché sul campo della lotta possa trovarsi una tale forza è necessario che essa vi sia già all'inizio dell'azione giacché ben difficilmente potrebbe arrivarvi dopo.

Di fatto, dovrebbe arrivarvi per ferrovia e questa non può impiegarsi unicamente pel trasporto truppe; pure ammettendo che 5 treni al giorno portino truppe, occorrerebbero non meno di 60 giorni, senza la durata del viaggio, per trasportare 100.000 uomini, ed il punto di sbarco dovrebbe essere



molto arretrato dal nemico perché le unità non vi giungano sminuzzate e disorganizzate.

Si disse che i russi dispongono di 250-300 mila uomini in Manciuria e sui confini della Corea. Questa cifra, naturalmente di fonte russa, è certamente esagerata, a meno che in essa non siano compresi tutti quei distaccamenti, quelle colonie semi-militari che i russi usano stabilire lungo la ferrovia, e che non siano considerati, nel numero stesso, tutti gli elementi non combattenti e civili forniti di più o meno gallionate uniformi. Forse saranno 300.000 i sudditi russi che attualmente si trovano in Estremo Oriente; ma vi sono tutte le ragioni per credere che i russi armati, inquadrati e disponibili siano in numero molto inferiore a 100 mila.

Date queste condizioni, che del certo cominciano a trasparire dalle notizie che tumultuariamente pervengono, data la potenzialità della Transiberiana, si può presumere con qualche sicurezza che, allo stringere delle somme, i russi potranno portare sul campo da 100 a 150 mila combattenti e non di più; e che al massimo, e con immensi sacrifici, potranno inviare sul teatro d'operazione scarsi rinforzi, capaci, al più, di riportare a detta forza l'armata, una volta che questa sia decimata dalle battaglie e dagli stenti.

Tale armata sarà debolmente riunita, diremmo quasi sospesa, alla madre patria da quel lunghissimo e sottilissimo nastro formato dalla Transiberiana, corrente in gran parte attraverso a paese ostile e dal quale ritrarrà tutta la vita e la capacità d'azione. La preoccupazione del tenuissimo legame, che può essere facilmente spezzato, e già lo è stato e lo sarà ancora più facilmente se alle prime operazioni seguiranno degli insuccessi, incomberà greve sull'animo e sulla mente del Comando dell'Armata dello Tzar legandone ed imbarazzandone le mosse. Di fronte a questa armata, in condizioni così poco liete, si troverà l'esercito nipponico con tutte le sue migliori forze, animato ad emulare i successi della sua flotta vittoriosa, libero di sbarcare nel punto più opportuno, padrone di rifornirsi nella patria vicina per le libere vie del mare, arbitro di lanciarsi all'attacco nella direzione che crede meglio.

Piccolo è l'esercito giapponese di fronte a quello russo; ma le battaglie non si vincono colla forza di cui si dispone potenzialmente, ma con quella che nella battaglia realmente si impegna. Il diverso genere delle linee di operazione e la loro differente lunghezza permette al Giappone di presentarsi sul campo di battaglia con forze preponderanti e questo è lo scopo che deve imporsi il generale che intende vincere.

Noi non crediamo che la vera grande lotta avvenga in Corea, giacché l'occupazione, per parte dei giapponesi delle teste di linee della Transiberiana, specie dalla parte di Port Arthur, produrrebbe lo sgombero immediato dei russi dalla penisola; forse la vera lotta avverrà in Manciuria e riteniamo che i giapponesi potranno godere della preponderanza del numero finché non si allontaneranno troppo dalla costa, ciò che li costringerebbe a basarsi anch'essi su di una lunga e tenue linea di operazione.

Queste previsioni sono poco favorevoli alla Russia, ma esse derivano dall'esame di uno stato di fatto delle cose, stato di fatto indipendente dalle circostanze e che dimostra ancora maggiormente come la politica dello Zar non abbia saputo equamente ragguagliare i mezzi allo scopo.

Si dirà che l'inesauribile potenza russa sarà capace di risanguare mano mano la sua armata della Manciuria annullando volta per volta l'effetto degli scacchi che, eventualmente, potrà subire; ma ciò servirà unicamente a prolungare la guerra, ma non a vincere, giacché, come abbiamo avuto occasione di osservare, non si può portare al Giappone un colpo decisivo che per mare. Ora la guerra è un giuoco che costa enormemente caro e, se le madri slave sono prolifiche, l'oro, questo supremo fattore di vittoria, non pullula nelle sterminate pianure del Nordico Impero; e può darsi che solo una spaventevole bancarotta segni il termine di questa guerra, e questa bancarotta è forse più da temersi dai russi che hanno esaurito il loro credito, che dai giapponesi che hanno aperto un conto corrente colle Anglo-Americane patrie dei milioni e dei miliardi.

2/4.

## **Conclusione e chiacchiere. "Caffaro", 20-21 febbraio 1904.**

*Omettiamo i successivi articoli del 22-23 febbraio, Il concentramento delle forze russe, e del 23-24 febbraio, Nell'attesa.*

(N.d.C.)

Nei nostri tre articoli precedenti abbiamo esaminato, nelle sue linee generali, come si presenta il conflitto russo-giapponese e siamo giunti a formulare queste conclusioni:

1. È probabile che la lotta per mare, già iniziata, termini in favore dei giapponesi.

2. Dato che questo fatto avvenga, è probabile che la guerra terrestre, che con tutta facilità avrà per suo teatro principale la regione della Manciuria al Nord di Port Arthur, proceda con una grande lentezza, duri moltissimo tempo e termini colla ritirata dei russi, almeno dalla parte più orientale della Manciuria.

Ripetiamo che queste non sono previsioni, ma semplicemente i risultati di una specie di calcolo di probabilità basato unicamente su dati materiali e di fatto. Nulla è più imprudente che fare pronostici specie quando si tratta di avvenimenti, il cui avverarsi dipende in gran parte dall'uomo. Il valore, intendiamo intellettuale, del comandante ha una influenza grandissima sullo svolgersi degli avvenimenti guerreschi, influenza che non è ponderabile e che può sconvolgere i calcoli più esatti e più logici.

Non bisogna però credere che tale influenza, a meno che non sia esercitata da un genio e dall'altra parte vi siano dei deficienti, possa oggidì lungamente mutare le sorti di una guerra, quando tutti gli altri fattori le siano contrari. Attualmente gli eserciti sono troppo pesanti per farli manovrare rapidamente sul teatro della guerra, e più che mai la vittoria è dovuta alla materiale preponderanza della forza brutale.

In questi giorni, in cui l'ansia e l'aspettativa dello svolgersi del grandioso avvenimento sono immense per molteplici ragioni, le notizie ed i giudizi più stravaganti vengono accumulandosi sulle colonne dei giornali e riesce difficilissimo, non solo formarvi un concetto esatto delle situazioni, ciò che sarebbe forse pretendere troppo, ma anche ritrarne un'idea approssimata. Però, in mezzo alla faragGINE delle notizie stesse, si può, adoperando il vaglio della logica critica, discernere almeno l'inverosimile dal probabile, ed è ciò che cercheremo di fare nel seguito di queste nostre conversazioni.

Prima di tutto diamo un grosso frego di nero per cancellare tutte le notizie che ci comunicano i piani di guerra dei due avversari; si potrà dire quello che dovrebbero fare, quello che noi al loro posto faremmo, ma quello che è certo è che nessuno dei generalissimi, russi o giapponesi, è andato od andrà a depositare nelle caste orecchie di un corrispondente, sia pure americano od inglese, quello che ha intenzione di fare; la cosa sarebbe troppo grossa anche nell'Estremo Oriente.

Accettiamo poi con estrema riserva la notizia degli spostamenti di grosse quantità di truppe. Più l'unità è grossa, più difficilmente si muove, sia per mare che per terra, specie in quelle regioni in cui si può dire manchino completamente le strade; le masse di uomini si spostano più difficilmente che non gli sciami delle cavallette e le notizie di grossi movimenti, al giorno d'oggi, non si possono tenere in alcun modo nascoste e noi verremo certamente a conoscerle con sicurezza e quasi ufficialmente quando avverranno.

Per ora di questi grossi movimenti non se ne sono effettuati, a meno dello sbarco di circa 20.000 giapponesi a Chemulpo; tutti gli altri sbarchi eseguiti o tentati dai giapponesi, e dei quali noi abbiamo idee così vaghe, furono certamente di piccola entità. Tutti questi sbarchi sparsi sulla lunga costa coreana non sono certamente fatti allo scopo di riunire un corpo di spedizione contro l'armata russa che sta raccogliendosi, ma semplicemente per preparare il terreno allo sbarco grosso, a quello dell'esercito nipponico, giacché i giapponesi non vorranno non valersi della superiorità numerica che la privilegiata condizione di cose loro concede.

Intanto essi hanno con questi piccoli sbarchi preso effettivo possesso della maggior parte della contrastata penisola, ne hanno occupata la capitale, e cercando di volgere a loro favore l'animo dei coreani, approfittano delle circostanze per radunare e raccogliere le risorse naturali. Queste piccole forze dell'esercito giapponese sparse e disseminate nella penisola contrastata non corrono nessun serio pericolo; i russi ancora non sono concentrati, ed anche lo fossero, non possono certamente avere la mobilità necessaria per correre addosso a battere questi piccoli distaccamenti nemici.

Potranno avvenire dei combattimenti, degli scontri fra le estreme punte dei due avversari, ma lungo tempo occorrerà prima che avvenga una vera

battaglia, quella battaglia che si dice imminente nel fiume Ya-Lu. Quando osserviamo una carta della Corea, è sempre bene che rivolgiamo la nostra attenzione anche alla scala della carta stessa, precauzione di cui spesso ci dimentichiamo, rischiando così di vedere le cose col cannocchiale a rovescio.

Per ora la nostra attenzione deve essere specialmente rivolta alle azioni sul mare. Anche qui è necessario ricordarsi che non si fanno frittate senza rompere delle uova, e che perciò da un combattimento qualunque le due parti escono più o meno malconce e che la vittoria rimane alla parte che meno ha sofferto.

Dall'andamento generale delle cose pare che i giapponesi, valendosi della più o meno forzata inerzia dei loro avversari, tentino di diminuire gradatamente le forze avversarie con ripetuti colpi portati dalle loro unità minori, in modo da conservarsi in buono stato le più potenti unità di battaglia per le future evenienze, e pare anche che questa tattica riesca loro abbastanza bene.

È perfettamente inutile fare un raffronto minuzioso fra le due forze navali contrastanti, tanto più che al giorno d'oggi, dopo che il cannone ha tuonato ed il siluro ha fatto delle vittime, non lo si potrebbe fare in modo esatto, perché nessuno dei due contendenti verrà a dichiararci lealmente le avarie subite.

Le flotte di soccorso russe probabilmente arriveranno come i leggendari carabinieri e quando arriveranno si troveranno in tristi condizioni. Come il mitologico gigante, una flotta per riprendere forza ha bisogno di toccar terra, di toccare un porto nel quale possa rifornirsi del suo necessario nutrimento, in cui possa riposarsi tranquillamente e riparare le inevitabili avarie prodotte dalla traversata.

La nave da guerra moderna è un organismo così delicato e così complesso, che racchiude in sé una grande debolezza insieme ad una grande forza, ed ha bisogno di tutti i riguardi e di tutte le cure possibili, riguardi e cure che le navi russe non troveranno nel Mar Giallo.

Molto probabilmente vedremo rinnovarsi degli attacchi contro Port Arthur, capo saldo ed insieme punto debole dell'occupazione russa. Ma contro questa piazza noi non assisteremo ad un attacco decisivo per mare, la marina giapponese sa troppo bene che le navi sono fatte per combattere le navi e non i forti, e che i forti di mare si prendono per terra.

Vedremo forse qualche volta navi giapponesi cannoneggiare Port Arthur, ma saranno tentativi diretti od a favorire uno sbarco di truppe nelle vicinanze o a mantenere sveglia la guarnigione. Se questa sarà sufficiente, se gli sbarchi e i colpi di mano non riusciranno vedremo, fra molto tempo, mosse dell'esercito giapponese intese a tagliar fuori Port Arthur, e forse assisteremo nuovamente al disastroso effetto dell'attrazione delle piazze forti. Il telegrafo ci annuncia che le mobilitazioni nei due eserciti procedono nel massimo ordine. Tutte le mobilitazioni procedono nel massimo ordine nel momento in cui si effettuano, il disordine non si conosce o almeno non si palesa agli spettatori che dopo; quando dalla cronaca giornaliera i fatti sono passati nel dominio della storia.

Prima di tutto per mobilitazione dell'esercito russo dobbiamo semplicemente intendere il concentramento dei due corpi d'armata della Siberia e della Manciuria. Noi non ne conosciamo la dislocazione, ma, quello che è certo, è che essa deve essere molto sparpagliata, e ciò può dedursi solo dalla vastità delle regioni presidiate, e che tale concentramento necessiterà un lungo tempo per compiersi. La mobilitazione giapponese avviene in paese, quindi con una facilità superiore, ma perché un vero esercito sia pronto a salpare passeranno parecchi giorni, tanto più che nessuna necessità urgente è manifesta ed è anzi necessario attendere un mare un po' più libero da galleggianti russi. Per ora dunque per quanto si riferisce alle operazioni terrestri siamo semplicemente in un periodo di preparazione che durerà lungamente prima che i due avversari si scontrino decisamente.

Ciò che possiamo aspettarci in un prossimo avvenire è qualche rapido attacco della flotta giapponese sulla smembrata flotta nemica, giacché ora stiamo assistendo all'audace tentativo della squadriglia di Wladiwostock diretto a compiere la riunione colla forza navale di Port Arthur. Se tale ardito tentativo riesce grande sarà la vittoria morale dei russi, ma l'invisibile squadra giapponese veglia, e difficilissimo è il conato russo.

Il telefono poi ha dei [parola illeggibile] per finire veramente ammirevoli. Tre giorni fa erano nientemeno che 200.000 russi partenti da Tien-Tsin; ieri era la notificazione che la Transiberiana non accettava spedizioni superiori ai 1228 chilogrammi.

Povera Transiberiana! Tutti ora le sono addosso e le rivedono le buccie. Eppure non era difficile accorgersi della relativa potenzialità di questa linea. Noi, senza averla mai vista e senza informazione



segreta, abbiamo desunto che la sua potenzialità massima poteva essere di 10-12 treni al giorno; ieri il critico militare del *Daily Telegraph* la calcolava al massimo di 11 treni; oggi si parla del rapporto del signor De Vitte che porta a 50 il numero dei vagoni che possono attraversare la sezione ristretta del lago Baikal; tutto ciò non fa che confermare quanto dicemmo nel nostro ultimo articolo, nel quale concludevamo non poteva la Russia presen-

tare sul campo dell'azione più di 100-150 mila combattenti.

Noi speriamo, per la Russia, che la potenzialità della Transiberiana si avvicini più prossimamente alle nostre previsioni che non a quelle del signor De Vitte, giacché se queste ultime si avverassero probabilmente si rinnoverebbe una nuova ritirata dei diecimila forse senza un Senofonte per guidarla.

2/5.

**Uno sguardo alla sala. "Caffaro", 24-25 febbraio 1904.**

*Pubblichiamo questo articolo, che non tratta di operazioni né di alta strategia, per documentare la disponibilità di Douhet a entrare anche nel campo più propriamente giornalistico, con risultati forse non tra i più felici, ma che dimostrano la versatilità della sua penna.*

*Omettiamo i successivi articoli del 27-28 febbraio, Il nervosismo della pubblica opinione russa, del 2-3 marzo, Il "primo piccolo scontro" e il suo significato, e del 7-8 marzo, La calma che precede la tempesta.*

(N.d.C.)

Mentre i macchinisti allestiscono la scena e gli attori, febbrilmente, si preparano a sostenere, col massimo impegno, la loro parte, volgiamo gli occhi attorno e diamo uno sguardo alla sala. Per far ciò, essendo noi in loggione, siamo abbastanza bene situati, dominiamo collo sguardo la sala intera e, non troppo interessati alla rappresentazione, quasi indifferenti al successo dell'opera ed al trionfo di questo o di quell'attore, possiamo con tutta la tranquillità e la serenità d'animo desiderabile, osservare e studiare, sulle sembianze degli spettatori, l'effetto prodotto da quanto va svolgendosi sulla scena. Una cosa sola ci tange un poco ed è il pensare che, quantunque spettatori obbligati, siamo anche noi costretti a pagare il biglietto e che ciò ci disturba non poco, essendo caruccio, avendo noi dei progetti d'economia in vista, ed un borsellino non troppo fornito. Ma pazienza, al teatro ci siamo e dobbiamo divertirci.

Incominciamo la nostra rassegna binoccolando le personalità più in vista. *A tout seigneur tout honneur*; naturalmente i nostri sguardi sono attratti dal palco più vasto, tutto adornato d'una stoffa celeste rabescata a spaventosi innocui dragoni, nel quale

ha preso posto una grossa matrona, largamente scollata, dalle carni vizze e flosce, dall'aspetto bonario ed apatico, vestita in una foggia antiquata, carica d'orpello, che sembra prestare una lievissima attenzione allo spettacolo e non essere preoccupata d'altro che ad annuire col capo alle molteplici sollecitazioni che le rivolgono una folla di signori, largamente gallonati, e parlanti tutte le lingue d'Europa. Essa è una vecchissima e ricchissima signora che il popolino della platea chiama, un po' per dileggio, la vecchia Cina, i lunghi anni trascorsi sonnolentemente le hanno tolta ogni energia, ed i rapaci amministratori dei suoi beni la impoveriscono ogni giorno di più, sembra quasi ritornata bambina, tanto che, aristocratica come era sino a poco tempo fa, si è decisa ad aprire la porta del suo palco a tutta quella gente che la circonda, tutta gente bene educata ma che l'ha un po' intimorita chiedendo un po' forte e sgarbatamente il permesso di entrare.

La vecchia Cina, come la chiamano, è anche la padrona del teatro nel quale vien dato l'odierno spettacolo; in vero, gli artisti non le hanno neppure chiesto il permesso di occupare quel palco scenico sul quale tentano l'uno di sopraffare la voce dell'altro; tutti le hanno promesso di non arrecarvi dei danni e di restituirlo intatto allo scendere del sipario, ma la povera vecchia signora, sa, e per propria esperienza, che non si può fare molto affidamento alle promesse degli artisti, sa che i suoi mezzi non le permettono ricorrere alle forme legali ed all'uscire, per espellere gli inquilini invisi, e si rassegna nel suo sorriso, fra l'ebet e lo scaltro, e, volgendo in qua ed in là gli atoni sguardi, seguita a concedere ed a promettere favori alla numerosa schiera di adoratori, che, cercando sopravanzarsi l'un l'altro, seguitano insistentemente a chiedere; pronta anche ad abbandonare più che in fretta il



suo palchetto se troppo alte si faranno le grida degli attori.

Più in là, bene in vista e sola nel suo palchetto, quella fanciulla giovane e belloccia, con una dote subito e delle speranze a venire, alquanto stupidella e molle, pronta a battere le manine ed a volgere il suo migliore sorriso, di agnelletta sottomessa, al più fortunato artista, è la graziosa Corea; la contrastata donzella, pei begli occhi, e per la dote, della quale si è accesa l'aspra tenzone.

Nei due palchetti di proscenio, in primo ordine quasi comunicanti col palco scenico ed uno di faccia all'altro, stanno gli spettatori che maggiormente sembrano interessarsi allo svolgersi del dramma.

A destra vi sono due personaggi dall'aspetto di uomini di borsa, parlanti la lingua del *yes*, riccamente abbigliati, uno, quello più ritratto, forse fin troppo ostentatamente; sono amici personali dei piccoli attori gialli che applaudono con frenesia ad ogni piè sospinto.

I loro applausi sembrano quasi un effetto [*alcune parole illeggibili*] hanno pagato il loro bravo e salato biglietto d'ingresso, ma, che volete, è gente la quale, più che una viva simpatia per gli attori gialli, risente una intensa antipatia per quelli bianchi: basta, per accorgersi di ciò, osservare le faccie di questi spettatori allorché gli attori bianchi elevano un po' alta la voce, digrignano i denti, fanno degli occhi feroci e minacciosi e giungono, qualche volta, fino a far l'atto di voler scavalcare il parapetto del loro palco per prendere parte anch'essi all'azione. L'un di essi, quello dai denti più lunghi e col Baedeker sotto il braccio, dicesi sia il più inviperito perché sembra che in una recente rappresentazione da lui data in un teatro del Sud-Africa, sia stato alquanto fischiato dagli attuati attori bianchi, i quali pare abbiano, allora, approfittato che lui era impegnato a cantare così lontano e con non molta fortuna, per fargliene qualcheduna sottomano; soliti pettegolezzi fra artisti.

Questo stesso signore, che davvero appare il più scalmanato, lancia anche delle occhiate, che forse vorrebbero essere tenere, alla graziosa signora che occupa il palchetto di faccia e, come se ciò non bastasse, tien d'occhio, di sottocchi, un individuo delle poltrone.

La graziosa signora del palchetto di proscenio a sinistra, dirimpettano dei due signori ora osservati, è davvero carina, abbigliata all'ultima moda un po' chiassosa di Parigi, *chez Paquin*, con una specie di cresta di penne del più vivido rosso nell'abbon-

dante capellatura, una appare un po' nervosetta ed agitata. Si scorge chiaramente che nutre una certa simpatia per le belle barbe bionde dei maestosi attori dagli occhi celesti, batte loro le manine inguantate specialmente per far dispetto all'angoloso signore di fronte, fa anche lei atto di lanciarsi sulla scena, ma si vede anche che in fondo in fondo manca un po' di convinzione, la tela del dramma non la impressiona troppo, e forse pensa che le hanno fatto pagare troppo caro il biglietto d'ingresso, che con quello che ha speso in quel modo avrebbe potuto farsi un abito nuovo, che, forse, saltando sul palco rischierebbe sporcare lo strascico del vestito che indossa.

Nella prima fila di poltrone, molto serio e composto, impenetrabile e biondo, siede un grosso signore, dall'aspetto fra il militare ed il professore. Non si può, a prima vista, sapere che cosa pensi dello spettacolo, non applaude né gli uni né gli altri, canticchia un'arietta Wagneriana volgendo ogni tanto uno sguardo, fra il patetico e l'imperioso, alla vecchia padrona del teatro e forse pensa: Ah!, per Gambrinus, se gli attori non sgombrano il teatro io mi terrò questa buona poltrona; ed il riflesso di questo pensiero fa tintinnare i suoi speroni nascosti sotto l'abito di società.

Più in là, meno intenti allo spettacolo, stanno ciarlando, con disturbo del pubblico e degli attori, altri spettatori irrequieti.

In un palco, un gruppo di ragazzacci, che non debbono essere fratelli dello stesso letto, a stento tenuti in freno da un vecchio ed austero genitore, sempre occupato a mantenere l'ordine e la calma in famiglia, fa un chiasso che provoca qualche zittio; pare che il vecchio genitore, allo scopo di acquietare gli irrequieti, promette loro, approfittando del fatto che la maggior parte del pubblico è distratta dallo spettacolo, una focaccia da lungo tempo desiderata, ma che prima, in causa della concorrenza, avrebbe potuto costare troppo cara. Nel palco vicino vi è pure molta confusione. Un vecchietto dall'aspetto cadente, ma dai cui occhi, ogni tanto, sprizzano vivavi bagliori, con una gran *fez* sul cranio, è occupato a tenere a posto una famigliola di piccoli monelli urlanti e pestanti i piedi, niente rispettosi, né della canizie, né del *fez* che lo ricopre. Già da tempo, il cadente vecchio cerca metter l'ordine coi mezzi più o meno convincenti, ma quando amministra una correzione all'uno, l'altro gli sfugge, ed i piccini, forti della disapprovazione che incontrano i metodi di correzione, in vero, alquanto brutali, del vecchio, non fanno

che gridare più forte e rivoltarsi alla sua autorità sminuita. Il vecchio, che teme anche la severa figura del suo vicino di palco [*alcune parole illeggibili*] loro, di nascosto dei solenni pizzicotti, e già si frega le dure rugose mani preparandosi, non appena l'attenzione generale venga distolta dal crescente interesse del dramma, a dare una salva di sculacciate ai più impertinenti.

Altri spettatori, più o meno indifferenti, e d'una minore importanza sono sparsi quà e là ripensanti ai loro privati interessi. In tutta la sala incombe una atmosfera opaca e pesante, carica di elettricità, gli stessi maggiormente interessati non si divertono e

temono che le circostanze li spingano a prendere parte troppo viva all'azione, l'opera non soddisfa nemmeno, le sventurate madri degli artisti piangono lagrime di sangue, la musica è triste e funebre, l'angelo della Pace, battuto e malconcio, aspetta, al freddo, fuori del teatro il momento di chiuderne le porte.

Ci dimenticavamo, fuori del teatro ammutoliti ed impotenti stanno anche i componenti del tribunale dell'Aia, poveri giudizi senza carabinieri, a constatare il loro insuccesso, a constatare l'impossibilità di impedite rappresentazioni di questo genere, quando interessano, anche se immorali.

2/6.

**Intermezzo. "Caffaro", 9-10 marzo 1904.**

*Anche in questo articolo Douhet esce dal campo militare per esprimere la sua ammirazione per la rapida evoluzione della società giapponese e la sua compattezza. Quando insiste sul concetto che questa nuova società "non ha storia" sembra però sottovalutare la caratteristica capacità giapponese di modernizzare una società senza rinnegare le strutture tradizionali, combinando appunto storia e progresso.*

*Queste escursioni in campi diversi sono dovute alla mancanza di notizie interessanti sulle operazioni.*

*Omettiamo gli articoli successivi dell'11-12 marzo, Parole contro fatti, 12-13 marzo, Lo Ya-lu girato?, e 14-15 marzo, Le amenità della guerra.*

(N.d.C.)

L'altro giorno, bighellonando sotto i portici di via XX Settembre, nel capriccio della folla, ci trovammo, casualmente, vicino ad una coppia interessante: lui un giovanotto qualunque, dal colorito pallido, recante l'impronta del gentil scrofolotico sangue latino, lei una mora del più bel, anzi del più brutto, tipo moresco. Parlavano, anzi lei parlava, nel più puro francese e, donna, naturalmente discorreva di cappellini e sottane: lui ascoltava con aria rassegnata. Chi avesse posato lo sguardo semplicemente sulla *silhouette* di lei non avrebbe certo pensato di avere sott'occhio una figlia dell'Africa tenebrosa, essa portava il suo vestito, se non dell'ultima, almeno della penultima moda, con una grazia tutta europea, con molta più grazia di qualche nostra provinciale, e certo, guardando in faccia quei due componenti l'esotica coppia, e scorgendo la terrea fascia dell'uno, e la larga bocca ed i

bianchissimi denti dell'altra, veniva fatto di pensare: questa mangerà quello.

Se questa giovane donna, nata in lontani ed oscuri paesi, di cui noi abbiamo solamente una vaga e paurosa idea, vestita, forse fino a pochissimi anni fa, d'una semplice futa attorno alle anche robuste e di qualche penna nei crespi capelli, ha potuto, in brevissimo tempo, assimilarsi tutta, o quasi, la nostra civiltà che più la tocca, se quella bocca che forse si sarà saziata delle membra d'un vinto nemico, gorgheggia ora la dolce lingua di Hugo e di Rostand, qual meraviglia dobbiamo noi provare nel constatare che un intero popolo, già affinato da una multisecolare civiltà, ha saputo, in breve volgere d'anni, gettando nelle ortiche la ingombrante veste orientale, impadronirsi della nostra più moderna, ed accogliere con foga giovanile e violenta, ciò che noi stessi abbiamo incominciato per imporgli anche a suon di cannonate!

A noi ciò arreca meraviglia, perché siamo abituati ad evolvere lentamente, siamo abituati a procedere per gradi, perché procediamo da noi e nessuno viene a portarci dinanzi il piatto già cucinato ed in bella guida servito.

La nostra meraviglia è però inconsulta: sarebbe la stessa cosa come se Galileo si stupisse che oggi, sapendo che neppure sui banchi dell'asilo infantile, si crede che il sole giri attorno alla terra. Noi europei facciamo un po' la figura infelice che fanno in genere gli inventori e cioè quella di essere sfruttati ed abbandonati come limoni spremuti.

L'unica ragione, che noi dobbiamo avere, per rimanere stupefatti dinanzi alla grande rivoluzione d'un intero popolo è quella riguardante il modo col quale si è compiuta. Da noi siamo abituati a vedere

le idee buone nascere stentatamente e lottare a lungo e penosamente per farsi strada, noi, profondamente conservatori nell'anima, vediamo sempre con timore sorgere le innovazioni, noi abbiamo bisogno di essere ben convinti, perfettamente convinti, esaurientemente convinti, che un'idea nuova è buona per accettarla.

Noi siamo legati tenacemente al passato, poiché *laudatores temporis actis*, avvinti, nel nostro cammino innanzi, da una infinità di sottili catene che tendono a mantenerci stazionari, convinti d'essere al sommo della scala sociale, siamo troppo soddisfatti di noi per guardarci attentamente attorno, rinvolti in un complesso burocratico insolubile ci muoviamo lentamente ed a disagio. Laggiù si è trovato chi, capo supremo materiale e morale, ha saputo conoscere il meglio ed ha voluto applicarlo, non con riforma, ciò che sarebbe stato impossibile, non con riforma, ciò che sarebbe stato impossibile, ma abbattendo completamente il vecchio per ricostruire tutto a nuovo.

Questa rivoluzione d'un popolo, partita dall'alto, nuovissima nella storia del mondo, ha impressionato noi che siamo abituati a quelle che vengono dal basso: ma dato il suo principio, non ha nulla che possa meravigliarci e la sua riuscita è naturale. E bisogna che noi ci aspettiamo di più. La nostra società è come un bel palazzo antico, artistico, pieno di sante memorie, ma nel quale è difficile adattare i nuovi sistemi di *comfort* moderno, e dove questi nuovi mezzi funzionano con piccolo rendimento: in una casa nuova costruita su di un terreno dal quale vennero spazzate tutte le vecchie e cadenti costruzioni, i mezzi moderni vengono installati mentre si innalza la casa, e tutto vi è convenientemente adottato e tutto funziona meglio.

Una società nuova che non ha storia, che non ha tradizioni, progredisce più facilmente e più rapidamente. Noi cerchiamo sempre il *precedente* in tutte le nostre azioni, e siamo contenti di ritrovarlo mentre ciò è la prova palmare che siamo fermi. Noi adoriamo le vecchie cose, le vecchie statue, i vecchi quadri, i vecchi cocci, la vecchia storia, questa pettegola sempre colta in fallo. L'uomo politico prima di agire pensa a Macchiavelli, il militare a Cesare, il poeta a Dante, tutti viviamo troppo nel passato, poco nel presente, nulla nell'avvenire, tutti pensiamo troppo colla testa degli altri e specialmente dei morti.

Fortunati quei popoli che non hanno storia, quei popoli in cui la gagliarda giovinezza sprona all'azione ed alla marcia e che non rimangono seduti

all'antico focolare, oziosi, rammemorando le lotte combattute, le battaglie vinte o perdute.

Nel nostro antico palazzo noi vediamo le crepe, sentiamo il bisogno delle riparazioni radicali, ma non osiamo colpire le vetuste mura, non osiamo abbattere il tetto cadente, perché troppe memorie ci frenano l'impeto; non sappiamo dire: *o rinnovarsi o morire*, ma non sappiamo che morire. L'eterna menzogna ha per fida alleata la tradizione: una brutta chiesetta si trova sul tracciato d'un piano regolatore; è brutta ma è vecchia, ebbene il tracciato si sposterà, ma il vecchio rudere continuerà a costituire l'asilo delle attonite lucertole; chi oserebbe toccare le piume ondegianti del cappello da bersagliere? chi oserebbe togliere la gialla bandoliera all'artigliere e l'elmo al cavaliere? chi la parrucca al magistrato inglese? E la tradizione? Abbiamo detto bisogna aspettarci di più. Quel popolo che, nelle isole dell'Oriente estremo, ha avuto la fortuna di potere, in breve tempo, varcare tutta un'era storica, per noi deve necessariamente aver acquistato, nel rapido moto, una certa forza viva, che lo porterà più innanzi dal punto in cui ci siamo arrestati. Esso ha innanzi a sé più libera e più sgombra la via del progresso e l'allievo sorpasserà il professore se questi, soddisfatto della sua sapienza, si addormenterà sugli ingialliti allori. Un altro popolo si è trovato in condizioni, se non simili, analoghe, il popolo americano, ed abbiamo visto il suo cammino.

Il pericolo giallo? forse, ma tutto sta nel bene intendere che significhi questo pericolo. Finora o quasi, noi europei abbiamo dominato il mondo, fuori concorso fra le altre parti di esso, ed abbiamo perduto il nostro tempo a lottare fra di noi; ultimamente è sorta l'America a farci concorrenza, sorge oggi la razza gialla. Un concorrente è un pericolo e lo sanno i negozianti, ma la concorrenza è l'anima del commercio, dicono altri. E perciò la concorrenza delle varie razze ci porterà a scuotere la nostra apatia, a dimenticare le nostre bizze domestiche, a rinnovarci, a formarci una vita novella. La vita è nella lotta e nel movimento, non nell'apatia tranquilla e sedentaria, la concorrenza migliorerà il prodotto e lo renderà a miglior mercato, vi saranno delle terribili crisi, ma che cosa è una crisi nella vita del mondo?

Decisamente la moretta incontrata sotto i portici di via XX Settembre ci ha trascinati fuori del seminato e ci ha fatto dire forse un mucchio di corbellerie; ci perdoni il lettore, le donne bianche o nere sono capaci non solo di farle dire ma anche di farle commettere.



2/7.

## La palla al piede. "Caffaro", 17-18 marzo 1904.

*L'articolo espone con ampiezza la tesi cara a Doubet, e più volte ripetuta, che ai russi convenisse abbandonare Port Arthur e la frontiera coreana dello Yalu (in un articolo Doubet parla addirittura dello sgombero di Vladivostok) per evitare di disperdere truppe, ritirandosi lungo la ferrovia fino al momento in cui l'afflusso di rinforzi permettesse loro di passare a un'offensiva in forze. La tesi è certamente corretta sul piano puramente strategico, ma prescinde dalle componenti politico-morali della guerra: l'abbandono di Port Arthur senza combattere avrebbe distrutto il prestigio dell'impero russo e evidenziato la mancanza di basi della politica zarista di espansione in Estremo Oriente. Senza contare che la flotta russa di Port Arthur era in grave crisi, ma non ancora eliminata, e che l'assedio della piazza avrebbe impegnato e logorato ingenti forze giapponesi. Omettiamo i successivi articoli del 26-27 marzo, Niente di nuovo, e 30-31 marzo, I rapporti dei comandanti russi.*

(N.d.C.)

Port Arthur non sarà sgombrato dai russi, questa affermazione ci proviene da molti punti, e specialmente dalla Russia; l'ammiraglio Makaroff ha in animo di offendere la flotta giapponese, mediante torpediniere, come, presso a poco, hanno fatto finora i giapponesi stessi, risparmiando le navi maggiori.

Noi siamo perfettamente convinti che, nel momento attuale, nulla obbliga precisamente i russi ad abbandonare Port Arthur. Quantunque sia sempre stato nostro pensiero che le granate cariche a liddite della squadra nipponica non fossero confetti da prendersi a gabbo, come invece sembra facesse la signora Stark, e che la forza esplosiva della liddite si mantenne uguale sotto qualunque longitudine, pure non crediamo che il bombardamento di una squadra possa costringere i valorosi difensori di una piazza ad abbandonarla in mano al nemico. Un bombardamento può produrre dei danni più o meno gravi, ma, per conquistare una piazza, occorre occuparla materialmente, ricacciando il difensore dalle rovine fumanti alle quali esso ancora può e deve aggrapparsi. Non dunque una imminente necessità di cose può obbligare i russi ad abbandonare Port Arthur, anzi, se la difesa avrà l'ordine di resistere, questa piazza potrà sostenersi lunga-

mente, anche dopo essere investita dalla parte di terra. Noi invece diciamo, come del resto abbiamo sempre detto, che Port Arthur dovrebbe essere abbandonata volontariamente, deliberatamente e ciò per acquistare una maggior libertà di manovra. Questa piazza marittima sarà, finché la si vorrà tenere, una pesante palla al piede dell'esercito d'operazione russo, e ne intralcerà il concentramento e le mosse successive.

Ma, ci si dirà, l'abbandono della piazza significa l'annientamento completo della flotta. Ma questa flotta esiste ancora? Perché una flotta esista non basta che delle navi corazzate o meno, armate di cannoni più o meno potenti, galleggino nelle acque tranquille d'un porto interno; non basta che delle navi si trovino nei bacini in riparazione, o nei cantieri in costruzione; è necessario che essa flotta possa muovere, non solo, ma misurarsi col nemico. Ora la flotta dell'ammiraglio Makaroff o non si può muovere o non può misurarsi col nemico, ciò è dimostrato dal fatto che, quantunque comandata da tale ammiraglio, seguita a restare inoperosa. Ora se non può fare né l'uno né l'altro a che serve? Ma l'ammiraglio ha l'intenzione di agire offensivamente con delle torpediniere. Mio Dio! ma se esse sono ancora in costruzione! E vero che i giornali aggiungono che ne manderanno dalla Russia, per mezzo della Transiberiana. Noi abbiamo troppa stima dell'ammiraglio Makaroff per ammettere, per un solo momento, che egli spera farsi arrivare una squadriglia di torpediniere, per mezzo della ferrovia, e col sistema dei pacchi postali; l'ammiraglio avrà già molto penato a dovere arrivare lui per ferrovia.

Questo progetto del trasporto di torpediniere per ferrovia, rammenta un altro progetto consimile, che venne presentato, non diciamo da chi, al ministero della marina francese.

In esso proponevasi una ferrovia speciale capace di trasportare, attraverso la Francia, non le sole torpediniere, ma un'intera squadra, in modo da poter eseguire il concentramento della flotta francese, sia nel Mediterraneo, sia nella Manica, anche quando gli inglesi tenessero sbarrato lo stretto di Gibilterra. Dato che in questo caso si prevedeva la costruzione di una ferrovia speciale, data la distanza molto minore, non si può dire che, fra questo progetto e quello attuale, vi sia una grande differenza.



Ma vi è ancora la squadra del Baltico. Verissimo; ma quando sarà pronta e quando arriverà, e poi potrà arrivare? Ma sì, il carbone se lo trasporteranno dietro con delle navi onerarie; tutte belle cose queste in teoria ma in pratica? Una flotta ha bisogno di una base d'operazione fissa, in terra ferma, difesa da opere di fortificazione, e non di una base galleggiante, dalla quale non si può scostare d'un passo, per tema che sia mandato a fondo. Una flotta che dovesse vivere sui rifornimenti, ricavati da navi onerarie che la seguono, si troverebbe ridotta alla costante difesa di queste ultime, contro le quali si rivolgerebbero gli attacchi nemici; giacché, una volta affondate queste, le navi da guerra dovrebbero metter la vela.

Ma la flotta del Baltico può ricongiungersi a quella di Port Arthur. Prima che arrivi molto probabilmente su Port Arthur sventolerà lo stendardo del sole raggiante, ma anche indipendentemente da ciò, prima dell'arrivo della squadra del Baltico avverrà che quella di Port Arthur sarà lentamente distrutta. Finora una vera battaglia navale non si è avuta e ciò non ostante, il lento lavoro dei siluri e delle granate, ha completamente minato l'esistenza di quella squadra, ormai fittizia, che attualmente il Makaroff comanda.

Una nuova batteria, formata di cannoni tolti allo *Tsarevitch* ed ad *Retvisan*, domina ora la Baia del Piccione; così viene telegrafato da Inkeo.

Quando si disarmano le navi è un gran brutto segno, ed è questo un gran brutto risultato delle famose riparazioni, che da tanto tempo ci stavano cantando capaci di rimettere a galla le povere navi ferite.

Conclusione: la squadra di Makaroff non è che un pretesto per tenere Port Arthur e questo non è che una inutile e dannosa palla al piede dell'esercito russo. Ai grandi mali i grandi rimedi, le mezze misure sono quelle che forniscono i peggiori risultati.

Le navi ancor valide e quelle claudicanti, che ancora possono tenere il mare, restano chiuse nel porto perché fuori vi è il nemico, ma intanto questo, mediante continue punzecchiature le mette fuori servizio.

Port Arthur non sarà abbandonato perché l'orgogliosa Russia non vuol cedere questa punta avanzata, altra volta rapita al Giappone; piuttosto morire che cedere, belle parole, degne di grandi animi, ma la guerra non si fa per morire ma per vincere.

E intanto questa infelice piazza rimane là, punta

d'attrazione dell'esercito russo, che non potrà troppo staccarsene per tema di non poter più arrivare a tempo a soccorrerla, rimane là eterno incubo ed eterna minaccia, finché dovrà cedere, fatalità questa delle piazze troppo avanzate, ed allora si rimpiangerà di non averla lasciata prima, e di non aver utilizzato le forze dei suoi difensori per uno scopo più alto.

L'abbandono di Port Arthur farebbe gridare di gioia le nazioni che vorrebbero depressa la potenza russa: che importa? La guerra non si fa colle chiacchiere, ma coi fatti, e sommo errore è tenere le proprie forze divise. Noi agiremo a masse, si fa dire a Kouropatkine; mentre invece gli si dovrebbe far dire «noi agiremo in massa». Qualunque divisione di un esercito è più che un errore è una colpa. Alla battaglia bisogna presentarsi con tutte le forze di cui si dispone, tutta l'abilità del comando sta in questo, «qualunque sia il nemico»; se, nel giorno della battaglia, un solo soldato manca sulla linea del fuoco, è un errore, ripetiamo, ed una colpa del comando. Non bisogna mai seguire due obbiettivi in una sola volta, ad uno solo bisogna tendere con tutte le forze, ad uno solo ed al principale.

Ora l'obbiettivo principale dell'armata russa dell'Estremo Oriente è l'esercito nipponico, questo e non altro bisogna adoprarsi per vincere; Port Arthur, Wladivostock, lo Yalu, ecc, sono tutti accessori che verranno trascinati dall'esito del duello fra le due armate campali.

Per noi, l'unica soluzione resta quella che abbiamo patrocinato sino da principio. Abbandonare Port Arthur alla difesa del suo presidio puro e semplice, formato da personale che non sarebbe atto a sopportare i disagi di una guerra campale. Raccogliere tutte le forze indietro, nel maggior numero possibile, e, questo numero raggiunto, lanciare tutte le forze riunite sul nemico, se questo marcia compatto, nella sua colonna principale, se, per sua disgrazia, marcia diviso.

E la flotta di Port Arthur? Raccogliere tutti gli elementi atti ancora al combattimento, marciare incontro alla flotta nemica ed attaccarla colla massima energia e colla decisione che può dare un consentito sacrificio. Così facendo la propria rovina procurerà almeno al nemico il maggior danno possibile, mentre la inerzia attuale procura la morte lenta e senza scopo. Sarebbe molto probabilmente una marcia alla morte, ma ad una morte giovevole alla guerra, ad una fine gloriosa, degna d'una squadra comandata dall'ammiraglio Makaroff.

2/8.

**Al di là dello Ya-Lu. "Caffaro", 7-8 maggio 1904.**

*In questo articolo Douhet fa riferimento in primo luogo alla morte dell'ammiraglio S.O. Makarov, comandante della flotta russa di Port Arthur, colato a picco con la corazzata Petropavlovsk su una mina in una sortita offensiva. La perdita era più grave di quanto Douhet potesse sapere, perché Makarov si era dimostrato l'unico ammiraglio in grado di dare carattere aggressivo alle operazioni navali russe. Nelle settimane seguenti furono due corazzate giapponesi a affondare a causa delle mine. In secondo luogo Douhet tratta della battaglia di Chiu-lien-chieng (30 aprile- 1° maggio), in cui il generale russo M.I. Zasulic tentò vanamente di impedire alla 1ª armata del generale giapponese T. Kuroki di passare a forza il fiume Yalu, confine settentrionale della Corea. Zasulic aveva accettato la battaglia contravvenendo agli ordini del comandante russo Kuropatkin, ma questo Douhet non poteva saperlo.*

(N.d.C.)

Dopo un mese e qualche giorno di silenzio assoluto, riprendiamo le nostre chiacchiere col benigno lettore, che ci avrà probabilmente tacciati di pigrizia. In coscienza, noi non possiamo rigettare questa taccia, con tutta quella nobile indignazione che la cosa richiederebbe, giacché ci sentiamo un po' colpevoli, ma abbiamo una scusante al nostro operato. Di fatto, in questo mese trascorso nel più deplorabile silenzio da parte nostra, gli avvenimenti si sono andati svolgendo esattamente secondo le nostre più o meno sonnambulesche previsioni e noi avremmo dovuto ripeterci noiosamente. Dei gravissimi fatti sono avvenuti: né certo noi potevamo prevedere la disgraziatissima fine dell'ammiraglio Makaroff; ma bisogna freddamente considerare che la perdita del valoroso marinaio non è che un incidente trascurabile dell'economia generale della guerra. Allorché, un mese fa, assistevamo all'inazione della flotta russa, noi dicevamo «se la flotta russa non si muove è perché non può muoversi». Nel corso degli avvenimenti tale flotta si è lasciata trascinare fuori del raggio d'azione dei forti di Port Arthur, ed è stata battuta: la cosa era naturale, strano sarebbe stato il contrario. Data l'impotenza dei russi per mare, impotenza manifesta già da gran tempo, nonostante le minacce delle squadre di torpediniere viaggianti per la Transiberiana, poco di veramente serio era da

aspettarsi da questa parte. Il lavoro serio ferveva per terra ed il risultato di questo lavoro è oggi noto: i giapponesi hanno forzato lo Ya-lu.

Fino dal 18 febbraio scorso scrivevamo: *non crediamo che la vera grande lotta avvenga in Corea ... forse la vera lotta avverrà in Manciuria*; il 2 marzo, combattendo le asserzioni di un'alta autorità citata dal *Matin*, autorità affermate che i giapponesi non avrebbero mai passato la frontiera coreana, ma avrebbero atteso i russi sulla sinistra dello Ya-lu, noi scrivevamo: *pure i piccoli uomini gialli non hanno ancora manifestato uno spirito così remissivo, così poco intraprendente, una idealità così difensiva, da meritarsi che loro sieno affibbate simili stravaganti idee*.

Noi abbiamo sempre rifiutato di credere alla imminente grande battaglia in Corea ed abbiamo sempre detto che i russi si sarebbero ritirati, senza impegnarsi, fino sulla destra dello Ya-lu mentre i giapponesi si sarebbero lentamente avanzati verso questo fiume concentrando le loro forze preponderanti.

Tutto ciò è avvenuto; i nipponici hanno passato il famigerato fiume di viva forza, ora la guerra è in Manciuria.

Il combattimento del 1° maggio è stato un combattimento inutile per i russi, inutile perché essi non potevano vincere e non potevano vincere stante la necessaria sproporzione numerica. Al principio della guerra, un comunicato del governo dello Tsar, recava questa frase: *Lo spargimento di sangue inutile non è degno della grandezza e della potenza russa*. Questa frase, che a noi sembrò splendida ed indicatrice di un programma serio e risoluto di guerra, è purtroppo rimasta una semplice frase e cioè una riunione di parole. Noi dimostrammo, ed era una dimostrazione della quale sarebbero stati capaci gli allievi d'un collegio militare, che sullo Ya-lu la preponderanza numerica sarebbe stata dei giapponesi; dinanzi all'evidenza di questo fatto, ed in seguito alle fiere parole del comunicato sopra citato, noi credemmo, per un momento, che i russi nutrissero la ferma risoluzione di concentrarsi ritirandosi «risparmiando il sangue dei suoi figli» per riprendere a tempo l'offensiva ed «infliggere al Giappone delle sconfitte degne della potenza russa». Ma non durammo lungamente in questa credenza; il caleidoscopio dei grandi comandanti a cui assistemmo, le

grandi chiacchiere fatte da autorevoli personaggi, il cui primo dovere sarebbe stato agire e non parlare, le inutili minacce, le grossolane smargiassate, ci dimostrarono chiaramente che alla testa della grande impresa mancava appunto la testa.

Si diceva che Kouropatkine fosse deciso di non iniziare le operazioni prima di avere concentrato almeno 500.000 uomini. Dato, e non concesso, che sia possibile effettuare tale concentramento, perché si espongono 10-20 mila uomini ad uno scacco sicuro? Non è certo il possesso delle rive dello Ya-lu quello che può decidere una guerra siffatta e bisognava ben comprendere che questo fiume sarebbe stato forzato.

Secondo noi l'avanzata dell'esercito giapponese avrebbe dovuto essere sempre disturbata ed a ciò prestavasi meravigliosamente la numerosa cavalleria russa, disturbata ma non ostacolata con fermo proposito, giacché non potevasi rendere insormontabile l'ostacolo. Anche senza l'effettiva occupazione russa sulla destra del fiume, i giapponesi non l'avrebbero passato molto prima dinanzi all'ignoto dell'al di là. Invece ora il fiume è passato lo stesso e tale passaggio ha assunto l'aspetto d'una vittoria mentre avrebbe potuto mantenere quello d'una operazione logistica. Tale combattimento è stato dunque per parte dei russi un duplice errore. Errore di condotta di guerra, perché inutile ed anzi dannoso; errore morale perché dopo le sconfitte

per mare, dovevasi ad ogni costo evitare che il primo combattimento per terra fosse un rovescio. Ed invece è stato precisamente un rovescio e lo si può desumere dagli stessi rapporti russi ufficiali. Ed ora? Ora la situazione è perfettamente quella di prima con uno scacco di più; la soluzione quella di prima: ritirata di concentrazione all'indietro, colla differenza che prima tale ritirata poteva sembrare tutt'affatto volontaria per l'esecuzione d'un piano di guerra prestabilito e sicuro, mentre ora può facilmente apparire forzata.

Ma finalmente l'opinione pubblica può dichiararsi un po' soddisfatta, il grosso combattimento sullo Ya-lu è avvenuto. Poi tutto sta a prendere le cose nel senso migliore. Il corrispondente di un giornale parigino narra di una sua intervista con un colonnello dello stato maggiore russo a Pietroburgo e dice che questi gli confidò che la vittoria dei giapponesi ne peggiora le condizioni strategiche giacché prima del combattimento i soldati del Mikado avevano il fiume di fronte ed ora l'hanno alle spalle. Dopo di ciò noi crediamo che al governo dello Zar incomba l'obbligo di mettere in stato d'accusa i comandanti russi che difesero il passo dello Ya-lu colla seguente causale: cercavano, con tutti i loro sforzi, di impedire al nemico di situarsi in una posizione strategica svantaggiosa. Speriamo però che la clemenza del tribunale terrà conto del fatto che l'assurdo e criminoso tentativo non riuscì.

2/9.

**La sorte di Port Arthur. "Caffaro", 10-11 maggio 1904.**

*Il 5 maggio la 2ª armata giapponese del generale Y. Oku era sbarcata con oltre 60.000 uomini a Pit-tzu-wo nella penisola del Liaotung, un centinaio di km a nord-est di Port Arthur. Nei giorni seguenti l'armata occupò l'istmo tagliando fuori Port Arthur dal continente.*

*Contrariamente a quanto auspicava Doubet, i giapponesi non si sarebbero limitati a bloccare Port Arthur, ma avrebbero tentato di prenderla a viva forza con una serie di sanguinosissimi assalti.*

*Omettiamo il successivo articolo del 18-19 giugno, I critici e i fatti.*

(N.d.C.)

Nella nostra chiacchierata del 2 marzo scorso dicemmo che, fra gli avvenimenti che dovevamo aspettarci, vi sarebbe stato il seguente:

- Sbarco di truppe giapponesi nella penisola del Lian-Thung per tagliar fuori Port Arthur dalle sue comunicazioni con Charbin. Questo sbarco, verosimilmente, non verrà eseguito prima dell'effettuazione del blocco completo della flotta russa in Port Arthur o della sua distruzione, né prima che l'esercito giapponese sia arrivato presso il fiume Ya-Lu.-

Ebbene, nello scorso mese noi assistemmo alla metodica distruzione della flotta russa, distruzione precipitatasi nel disastro di cui fu vittima l'ammiraglio Makaroff: al 1° di questo assistemmo alla battaglia di Ka-lien-tse, che rese i giapponesi padroni delle due rive dello Ya-Lu, e successivamente, nella notte dal 2 al 3, al grandioso ed eroico tentativo, che sembra riuscito, di imbottigliamento, e, nel mattino del 5, allo sbarco dei nipponici nella baia di Pi-tse-vo colla successiva interruzione delle



comunicazioni di Port Arthur con Mukden e Charbin. Le operazioni si sono dunque svolte secondo il concetto da noi preannunziato e, possiamo giurare ai nostri lettori, che a noi, lo Stato Maggiore del Mikado, non aveva proprio fatto nessuna confidenza; le cose erano prevedibili, si può dire matematicamente, a meno di non presupporre, come molti si ostinavano a fare e si ostinano ancora, che i giapponesi dovessero essere per forza dei cretini. I critici francesi, ed anche alcuni italiani, i quali vogliono negare alla razza gialla ogni facoltà creativa, vanno intestando le loro critiche scrivendo che i giapponesi ripetono, punto per punto, la loro campagna del 1891. Questo appunto, che serve specialmente a dimostrare la cultura storico-militare del critico, è perfettamente assurdo, specialmente dopo i risultati dell'attuale campagna, e non è certo un complimento fatto ai russi, giacché questi, nonostante l'esperienza fatta da altri dieci anni fa, seguirebbero a far la figura dei cinesi. La questione, è secondo noi, tutt'altra. Noi diciamo che i giapponesi hanno operato finora nel modo migliore date le attuali circostanze, se questo modo coincide con quello usato dieci anni fa, ciò non importa; forse che per non ripetersi essi avrebbero dovuto ricercare un'altra via? Ciò sarebbe stato svantaggioso perfino per i futuri allievi delle varie scuole di guerra, i quali avrebbero dovuto arrovelarsi il capo di fronte a due campagne di guerra tutt'affatto differenti.

Ciò non ostante, data la situazione attuale, noi non crediamo che i giapponesi seguitino ora a condurre le operazioni sulla falsa riga della guerra contro i cinesi. Attualmente le circostanze sono mutate. Ad un egregio critico militare di un giornale italiano, sembra che, per ora, il primo obiettivo giapponese debba essere Port Arthur, ed appare improbabile ed inverosimile una marcia su Mukden. Noi siamo del parere contrario. I giapponesi non hanno bisogno di prendere Port Arthur per una ragione morale, perché i successi finora ottenuti per terra e per mare sono già sufficienti a questo scopo, non ne hanno bisogno per una ragione materiale perché Port Arthur non significa niente. Come sempre abbiamo detto, la piazza di Port Arthur non ha importanza che per la flotta che contiene, ora la flotta russa, senza capo, senza navi, e forse imbottigliata, può considerarsi addirittura un non valore. Ora a noi sembra illogico il pensare che si debbano sacrificare altri più importanti obiettivi per il piacere di innalzare, più presto, lo stendardo del sole raggianti sugli spalti fumanti

della infelice Gibilterra dell'Estremo Oriente. Un obiettivo ben più interessante, ben più vitale, ha dinanzi a sé l'esercito giapponese e questo obiettivo è precisamente, e non altro, che l'esercito russo.

Ai giapponesi basterà guardare, come si dice, Port Arthur. La forma peninsulare del Liao Thung, la scarsità delle strade nella regione, facilita questo compito d'osservazione. Sarà sufficiente, ad essi, disporre un corpo di adeguata forza in una posizione conveniente, per impedire che qualunque rifornimento penetri nella piazza e per ricacciare in essa il difensore che azzardasse una sortita. In questo modo, come abbiamo già detto altra volta, se la guerra, come non crediamo, termina presto, Port Arthur può cadere con un articolo del trattato di pace, se dura lungo tempo, come è probabile, può cadere per fame. Ma, e non ci peritiamo dirlo fin d'ora, sarebbe un errore lo sprecare contro Port Arthur forze che meglio si potrebbero impiegare altrove.

Posto un corpo d'osservazione contro detta piazza, tutte le forze giapponesi dovranno dirigersi contro l'esercito russo ed il loro primo obiettivo territoriale sarà Mukden. Tale obiettivo territoriale lo si può prestabilire perché l'unica linea d'operazione permessa ai russi è quella secondo la quale si svolge la ferrovia, è dunque su questa e sempre su di essa che i giapponesi incontreranno i russi. Lo sbarco di Pi-tse-vo non minaccia solo Port Arthur, ma anche Polam, che trovasi nell'interno di Port Adam nel golfo di Pe-tehili. Dallo Ya-lu, da Pitse-vo, da Polam, a Mukden le distanze sono presso a poco uguali, circa 200 km., e le strade convergono. Ora tutto sta a vedere quale dei due avversari potrà portare presso Mukden la superiorità delle forze. Chi ci ha letto sa che noi siamo convinti che lo potranno i giapponesi; è quindi perciò che noi crediamo che nel seguito della guerra vedremo le forze giapponesi lentamente avanzarsi, anche da più parti, verso Mukden.

E i russi? I nostri lettori dovrebbero perciò riandare alle nostre precedenti chiacchierate. Noi avremmo desiderato che essi, vista l'inevitabile inferiorità, avessero abbandonato e Port Arthur e lo Ya-lu per concentrarsi all'indietro, avessero pazientemente atteso alla propria concentrazione lanciandosi poi sul nemico colle maggiori probabilità di vittoria. Le cose andarono diversamente ed ora il Kouropatkin non ha più disponibile la guarnigione di Port Arthur, ha un corpo decimato e nel suo intero esercito incombe il pensiero che i giapponesi hanno



già visto le spalle russe.

Tutto ciò non è certo favorevole e l'unica decisione risoluta, quella che doveva prendersi da principio e cioè una ritirata di concentramento, è ancora più difficile a prendersi ora che allora. Perciò noi ci aspettiamo degli sforzi disseminati e dei combattimenti sanguinosi ed inutili finché la forza stessa delle circostanze non faccia trovare ai russi l'uomo

## 2/10.

### L'inutile tentativo. "Caffaro", 22-23 giugno 1904.

*Come Doubet aveva giustamente intuito, il tentativo fallito di sbloccare Port Arthur era stato imposto al riluttante Kuropatkin dal viceré Alekseev e dal governo zarista. Kuropatkin, che intendeva evitare una battaglia decisiva prima di avere ricevuto rinforzi adeguati, si limitò a inviare nella penisola del Liaotung due divisioni e una brigata al comando del generale G.K. von Stackelberg, che i giapponesi respinsero con relativa facilità.*

(N.d.C.)

Ancora una volta i russi hanno sporto occasione ai loro nemici di una facile vittoria: altri cannoni, altri prigionieri sono andati ad ingrossare i trofei di guerra, altre vite si sono spente senza una ragione chiara, precisa, convincente.

Muovere in soccorso di Port Arthur, senza una superiorità numerica, rappresentava un assurdo; andarsi a cacciare nella lunga penisola del Liaotung, senza respingere prima il nemico che premeva sul fianco e che avrebbe poi potuto premere da tergo, era semplicemente un volo di fantasia poetico-strategica: il pensare di battere il nemico più lontano lasciando tranquillo quello più vicino era semplicemente puerile e l'unico soccorso possibile era un soccorso indiretto: sarebbe stato sufficiente battere i giapponesi in Manciuria per allentare le strettoie di Port Arthur.

Ma era possibile far ciò? Noi crediamo di no perché non riteniamo che il generale Kouropatkine sia tanto buono da indietreggiare se invece potesse avanzare. Ma la potenza d'avanzare è data unicamente dalla superiorità numerica e dalla possibilità di portare tale superiorità sul campo di battaglia. E noi riteniamo che tale superiorità faccia difetto in modo assoluto, e riteniamo ancora che nulla valga a compensarla nella guerra presente in cui i russi si trovano di fronte a dei nemici se non meglio, almeno ugualmente bene, comandati,

di ferro dinanzi a cui tutto e tutti piegano.

La vera guerra comincia ora in quella Manciuria sul cui suolo sembrava a molti che i sudditi del Mikado non avrebbero osato por piede. Incomincia solo ora, ma dal solo suo principio noi possiamo scorgere quanto essa sarà terribile e lunga, questa lotta che si va svolgendo fra due paesi differentissimi in stranissime condizioni.

organizzati, armati, pieni di coraggio e di elevato sentimento morale.

Era nostro parere che nulla si dovesse tentare in soccorso di Port Arthur e l'avvenimento ha dimostrato che non andavamo errati: il risultato del tentativo è stato una nuova sconfitta, con tutte le sue conseguenze; ancora una volta i russi sono stati respinti su quella via del Nord che avrebbero dovuto prendere di propria volontà.

Alcuni criticheranno acerbamente il Kouropatkine di avere impiegato in tale tentativo solo una parte del suo esercito e tali critiche potranno presentare una parvenza di verità, ma solo una parvenza. Fino da quando il Kouropatkine assunse l'attuale arduo comando, manifestò il proponimento di raccogliersi indietro per riprendere l'offensiva a tempo opportuno, quando la miserevole lentezza della Transiberiana gli avesse permesso di riunire un esercito capace di far fronte al nemico, con speranze di riuscita. Questo progetto del generale russo concordava col nostro pensiero, ma era difficilissimo a mettersi praticamente in esecuzione per cause indipendenti dalla guerra effettiva. Di fatto chi comanda in Manciuria? È Kouropatkine libero dei suoi atti? Non è forse egli se non un esecutore degli ordini che il telegrafo gli trasmette da Pietroburgo?

L'anarchia del comando non può che portare frutti funesti. Se Kouropatkine fosse stato veramente libero ed avesse deciso di correre in soccorso di Port Arthur, noi non dubitiamo che vi sarebbe corso con tutte le sue forze, perché avendo la fiducia di riuscire avrebbe cercato di agevolarsi il compito in tutti i modi. Ma tale non era il pensiero del generalissimo russo. Ricevuto l'ordine di far qualche cosa per Port Arthur egli dovette pensare a quel certo proverbio rovesciato: attacca il padrone con quel che segue e giacché si voleva una nuova sconfitta egli dovette cercare il mezzo di

renderla meno disastrosa. Il giuocare tutto su di una carta sarebbe stato un bel gesto, ma null'altro che un gesto, ed il generale Stackelberg fu inviato coll'ordine di fare e non fare. Un mezzo comando non può che favorire mezzi termini e ciò dovrebbero pure pensare tutti coloro che nel formulare le note caratteristiche dei generali russi esaminano la campagna come un tema da scuola di guerra.

Ciò che impressiona maggiormente nel leggere le critiche di questa guerra è il pochissimo calcolo, che in generale si tiene, di uno dei suoi principali fattori e cioè la non mai abbastanza produttiva linea della Transiberiana. Ogni tanto qualche ingenuo corrispondente ci narra dell'ottimo servizio e delle migliaia di uomini che giungono tutti i giorni. A quest'ora, se si desse ascolto a queste novelle, attraverso a questo stretto canale, avrebbe potuto defluire tutto l'esercito russo, nonché buona parte della flotta leggera, mentre invece la realtà dimostra che, dopo tutto questo tempo, non si è ancora giunti a costituire un esercito capace di contrapporsi al nemico. Questo era naturale, logico, matematico, né ci facciamo un vanto di averlo previsto sino dai nostri primissimi articoli, ed il torto di coloro che non vollero comprenderlo dipende dal fatto che le alate fantasie, sbrigliate nel campo tattico-strategico, non vedono che le truppe che muovono e fantasticano come se queste truppe vivessero d'aria.

Se i giapponesi si arrestano nella loro marcia in avanti, ecco la falange dei critici che grida: perché si arrestano? perché non procedono nell'energica offensiva?

Se i russi non muovono ecco la medesima falange che strepita: perché stanno? E le linee interne per chi son fatte? Ma non sanno che chi aspetta è vinto? Ma ignorano dunque che la guerra è azione? E poi colla massima disinvoltura si spostano corpi d'armata ed armate come pedine su di una scacchiera e non si pensa che i corpi d'armata e le armate sono composte di uomini che hanno tutti i bisogni degli uomini, aggravati dalla terribile crisi che è la guerra. Un po' più di calma e di serenità forse non farebbe male e renderebbe probabilmente più equi i giudizi, senza contare che ne risulterebbe un utile ammaestramento per l'impaziente e quasi sempre traviata opinione pubblica.

Pensiamo a tutte le difficoltà che si presentano per far muovere un'armata di 80-100 mila uomini, specie in quelle regioni in cui le strade sono rare e rudimentali: pensiamo che dietro la grande massa dei combattenti si estende una rete fittissima di servizi che va allungandosi sino alla patria, e che, nel caso presente, giunge, da una parte, fino a Pietroburgo, attraverso la Transiberiana, e, dall'altra, sino a Tokio, attraverso al mare: e giudichiamo con larghezza di vedute i movimenti delle truppe operanti che non costituiscono che gli estremi tentacoli dei due grandiosi organismi. A noi, che ci vogliamo dare l'aria di intenditori, spetta il compito, non meschino, di far vedere alla opinione pubblica tutta la difficoltà che può presentare una guerra al giorno d'oggi e non quello di erigerci a facili giudici incompetenti delle azioni più visibili e più chiare perché tanto pel pubblico il torto è sempre per quello che le prende.

E diciamo che questo compito non è meschino perché una opinione pubblica traviata ed inconsciente può influire funestamente sulla condotta e sull'esito d'una guerra, e se, per i primi, i critici così detti militari incominciano essi a far muovere le armate come delle trottole, a criticare acerbamente una lentezza di mosse forse più necessaria che giustificata, è naturale che qualora il caso, che Dio allontani, avvenisse d'una guerra di nostro più diretto interesse la benedetta opinione pubblica si sentirebbe in diritto di rivoltarsi a torto.

La presente guerra invece, presa come noi l'intendiamo nel suo complesso generale, ci è larghissima d'insegnamento ed è di questo che noi dobbiamo valerci.

Lo stridente contrasto fra i due popoli in lotta ed il differente modo col quale la guerra è condotta dalle due parti ci presenta il motivo di dire delle verità sancite dall'esperimento cruento.

E questo che noi vorremmo fosse il risultato pratico delle nostre più o meno guerresche dissertazioni, nelle quali non abbiamo mai avuto lo scopo d'insegnare l'arte della guerra a nessuno, ma semplicemente di studiare con tutti questo triste fenomeno umano.

Ma, mentre stiamo terminando, ci accorgiamo d'aver fatto la critica ai critici e questo è veramente troppo, ce lo perdonino i nostri cortesi lettori i quali non ne hanno nessuna colpa se si eccettui quella di leggerci.

2/11.

**Per mare e per terra. "Caffaro", 2-3 luglio 1904.**

*Come risulta dall'articolo, l'inferiorità di forze, la disorganizzazione e la latente crisi morale permettevano alle flotte russe di Port Arthur e di Vladivostok di effettuare soltanto sortite improvvise, condotte peraltro con insufficiente convinzione e scarsi risultati.*

*Omettiamo il successivo articolo del 13-14 luglio, Tra acqua e fuoco.*

(N.d.C.)

Mentre le due parti avversarie si preparano per terra all'ultima scena del primo grande atto della tragedia (chè a quanto pare avremo una sosta causata dalla stagione delle piogge) possiamo rivolgere la nostra attenzione agli avvenimenti da poco svoltisi sul mare. Questi avvenimenti furono due, il primo costituito dalla fortunata sortita della squadra di Wladiwostock, il secondo dal disgraziato conato della squadra di Port Arthur.

La squadra di Wladiwostock, uscita alfine dal suo inspiegabile torpore, si è lanciata, diremmo quasi sulle retrovie dell'esercito nemico, come avrebbe fatto una ardita cavalleria, ha portato un danno non insignificante al nemico stesso ed è riuscita a rientrare in porto. Essa ha compiuto l'unica azione che le fosse possibile e l'ha compiuta bene, né può ammettersi che diverse fossero le sue finalità, a meno che non fosse conscia della prossima sortita della squadra di Port Arthur ed abbia cercato, col l'ardita sua mossa, distrarre l'ammiraglio Togo e tentarlo a diminuire la sua potenza inviando una parte della sua flotta oltre lo stretto di Corea. In ogni caso non avrebbe raggiunto tale risultato, ed in ogni caso pure la sortita da Port Arthur avrebbe troppo ritardato. La squadra di Port Arthur, riparata alla meglio, giunta alla meglio a sbottigliarsi, è uscita dal suo ricovero, diventato prigioniero; battuta, vi è nuovamente rientrata.

Indipendentemente dai motivi reali che possono aver spinto l'ammiraglio russo all'infausto tentativo, motivi che noi non possiamo assolutamente conoscere, possiamo domandarci a noi stessi quali scopi avrebbero potuto consigliare una simile mossa, quali i mezzi per raggiungere gli scopi desiderati.

Restare in porto significava la fine a breve scadenza, il suicidio per evitare la resa, era quindi il peggiore partito da prendere. Né si poteva sperare, con qualche sicurezza, nell'arrivo della flotta che

deve partire dal Baltico, almeno a seconda dei bene informati; per avere tale speranza bisognava presupporre che Port Arthur abbia la capacità di resistere sino a quell'ipotetico arrivo. Ora l'imminente stagione delle piogge immobilizzerà l'avanzata di Kouropatkine, il quale sarà impossibilitato a soccorrere, anche in modo indiretto, Port Arthur, mentre non arresterà le operazioni d'assedio contro questa stessa piazza. La stagione delle piogge mentre permetterà ai giapponesi di *guardare* Kouropatkine, imbarazzato nella melma, permetterà ai giapponesi stessi i massimi sforzi contro l'infelice Gibilterra d'Estremo Oriente, e questa cadrà come è destino comune di tutte le piazze forti. Ed è certo che, se verrà un giorno la notizia della partenza della squadra del Baltico per l'Estremo Oriente, in quel giorno i piccoli giapponesi non esiteranno dinanzi ad uno sforzo estremo, per quanto cruento, per impadronirsi del porto prima del suo arrivo.

Quindi restare: no; uscire dunque, ma a quale scopo?

Sfuggire al blocco e riunirsi alla squadra di Wladiwostock? Tale avrebbe potuto essere lo scopo, ma non si poteva pretendere di raggiungerlo senza passare attraverso la squadra dell'ammiraglio Togo; sarebbe stato, il solo pensarlo, arrecare una offesa immeritata al giallo lupo di mare.

Ora, giacché l'uscita doveva portare alla battaglia, questa bisognava considerare anzitutto, il resto sarebbe avvenuto in seguito e dopo una battaglia vinta è facile prendere il miglior partito. Ma vi ha di più. Per quanto vi potesse essere, dalla parte russa, una certa inferiorità, la partita era impegnabilissima e la battaglia perduta sarebbe ancora stata profittevole. Per quanto si possa essere giapponofili è logico ammettere che se la squadra russa si fosse impegnata a fondo con quella giapponese, pur perdendo e cessando di essere galleggiante, avrebbe potuto portare gravissimi danni all'avversaria.

La squadra a Port Arthur, votata alla morte, avrebbe dovuto cercare di portare il maggior danno al nemico, danno irreparabile nel corso della guerra; questo era il miglior servizio che rendeva alla squadra del Baltico. Se poi la fortuna della Santa Russia avesse concesso la vittoria, meglio ancora. Dunque lo scopo da prefiggersi, una volta rimesse a galla le navi avariate, dopo essere sboccati dal



porto interno, era quello di cercare ed attaccare, colla forza della disperazione, la flotta giapponese facendo, all'occorrenza, completo sacrificio di sé stessi. Qualunque altra intenzione era almeno illusoria.

Già altra volta noi esponemmo questo pensiero. Secondo noi questa sortita della disperazione avrebbe dovuto effettuarsi molto tempo fa, prima che i giapponesi cingessero d'assedio Port Arthur. In allora tale sortita avrebbe ottenuto un doppio scopo, quello di portare un danno rilevante alla potenza marittima avversaria e quello di permettere lo sgombrò di Port Arthur. Attualmente non avrebbe ottenuto che il primo scopo, ch   l'effetto disastroso d'aver voluto tenere, e fortemente, Port Arthur, si manifesta in tutta la sua gravità.

Ma neppure questa volta la sortita da Port Arthur ebbe lo scopo definito che, secondo il nostro debole parere, avrebbe dovuto avere. Noi non ci sappiamo rendere ragione di tale sortita e della successiva precipitosa rientrata col carico di tre navi avariate, ciò non vuol dire che delle ragioni ve ne possano essere, noi non facciamo che confessare la nostra ignoranza.

Abbiamo detto più sopra che attualmente si manifesta in tutta la sua importanza l'effetto disastroso d'aver voluto tenere Port Arthur (che secondo noi avrebbe dovuto abbandonarsi dopo aver sacrificato la flotta in un attacco a fondo). Basta, per convincersi che questa nostra asserzione non    campata in aria, dare un'occhiata alla dislocazione generale dei due eserciti; il russo, che ha la sua naturale linea di ritirata lungo la ferrovia Mukden-Charbin,    dislocato sul prolungamento di questa linea fra Mukden-Liao-Yang e Kaiping ed il nemico si trova dislocato parzialmente sul fianco sinistro. In una grande battaglia la linea di ritirata russa sar   su di un fianco; quell'esercito che, se si fosse concentrato a Mukden, avrebbe potuto presentare la fronte al nemico, in causa dell'attrazione di Port Arthur    venuto a cambiare di fronte col pericolo di essere tagliato a met   ed anche aggirato completamente.

Quella ritirata di raccoglimento che poteva eseguirsi tranquillamente la si eseguisce ora sospinti dalle baionette nipponiche. La situazione strategica attuale pu   portare non solo alla sconfitta ma al disastro; tale il risultato degli sforzi fatti per tenere una piazza che non significa niente e che a sua volta contiene una flotta che non fa niente;

tale il risultato delle manovre brillanti quale quelle di soccorrere una piazza lontana dimenticando il nemico vicino.

Del resto crediamo non sia lontano il momento in cui l'avvenimento dimostrer   col fatto la infelice situazione strategica russa. Alcuni discutono se ora Kouropatkine accetter   o non la battaglia; a noi pare che questo non sia il problema ma che invece esso debba essere messo cos  : daranno o no i giapponesi battaglia? Nella situazione attuale il generalissimo russo    costretto ad accettare le condizioni del nemico e siccome a questi conviene approfittare della situazione, noi siamo certi che i giapponesi, se le condizioni climatiche lo permetteranno, daranno battaglia.

Contrariamente a molti che affermavano primo scopo dei nipponici, una volta passato lo Ya-lu, esser quello di impadronirsi di Port Arthur, noi sostenemmo loro primo scopo esser l'esercito di Kouropatkine. Anche in ci   l'avvenimento ci dette ragione.

Una volta conquistato sanguinosamente l'istmo del Liao-Tung i giapponesi si limitarono ad assediare metodicamente Port Arthur senza spendervi contro i 100-150 mila uomini profetizzati dai critici e volsero le loro forze maggiori contro Kouropatkine, come era logico.

Del resto tutto sta a prendere le cose dal lato buono. In una recente intervista, pubblicata in giornali francesi, un'autorit   russa cos   si esprimeva: «Pu   darsi che l'esito infelice di una prossima battaglia ci obblighi a ritirarci su Charbin; ma ci   sar   molto conveniente per noi». Questa frase che a tutta prima sembra inconsciente perch   ammette che una sconfitta possa essere conveniente, pu   invece racchiudere in s   un alto significato ed un pensiero profondo. Forse quella certa autorit   penser   come noi che solo a Charbin la Russia pu   raccogliere un esercito capace di far fronte al nemico, ora siccome solo una sconfitta pu   indurre la Russia ad adottare questo ragionevole partito, anche la sconfitta pu   essere conveniente per convincere i pi   testardi. E sia: ma    doloroso pensare alla ecatombe d'uomini che occorsero e che occorreranno non per la guerra in s   ma per vincere una folla di circostanze e di passioni che nulla avrebbero a che vedere colla guerra dalla quale, come da tutte le altre manifestazioni dell'attivit   umana, deve cercarsi di ottenere il maggior utile col minimo dispendio.



2/12.

### L'inutile suicidio. "Caffaro", 20-21 agosto 1904.

*L'articolo commenta il fallimento delle sortite delle forze navali russe. Il 10 agosto la flotta di Port Arthur aveva preso il mare con l'intenzione di raggiungere Vladivostok, ma l'intervento delle navi dell'ammiraglio Togo obbligò cinque corazzate a rientrare nel porto, mentre un incrociatore affondava e una corazzata e due incrociatori si sottraevano alla distruzione rifugiandosi in porti neutrali (dove le attendeva il disarmo fino al termine del conflitto). Il 14 fu la flotta di Vladivostok a uscire in mare senza successo (un incrociatore affondato e due gravemente danneggiati). Il "Caffaro" dedica agli scontri quattro colonne sotto il titolo L'emozionante odissea delle squadre russe di Port Arthur e di Wladiwostock e riproduce i rapporti degli ammiragli russi. Il commento di Doubet è giustamente più severo, perché il fallimento delle due sortite dimostrava che le forze navali russe avevano ormai perso quasi tutta la loro efficienza.*

(N.d.C.)

Mentre i regolamentari centotré colpi di cannone salutavano la nascita dello Zarevich, altri colpi di cannone ben più numerosi e ben più efficaci mettevano un altro Zarevich fuori di combattimento ed in fuga verso il porto neutro di Kiao-Teheon e questo secondo, meno fortunato figlio della grande Russia, prima di ammainare, dinanzi alle autorità tedesche, l'imperiale vessillo salutava, morituro, col gran pavese, il suo omonimo infante. Tristissime salve per il futuro reggitore d'immensi popoli queste che echeggiarono nel lontano Mare Giallo, auguriamo all'inconscia creatura ch'esse non gli siano di cattivo presagio.

La forza navale russa dell'Estremo Oriente può dirsi, nel momento presente, completamente annullata, ché, di fronte alle squadre nipponiche, non può chiamarsi forza quella che, malandata ed avariata, ha nuovamente cercato rifugio nella inospitale piazza di Port Arthur, sotto i colpi delle artiglierie d'assedio. La scorazzante squadra di Wladiwostock si è fatta sorprendere dal Kamimura che ha saputo trarre vendetta degli smacchi subiti. Questa forza navale russa, che si è lasciata sorprendere all'aprirsi delle ostilità, ha finito come aveva vissuto: miserevolmente. Non suoni questa parola oltraggio agli ammirabili marinai russi, essa non è diretta che all'azione del comando che non seppe

mai trar partito di un potentissimo mezzo d'azione e che non trovò neppure il modo di bene suicidarsi. Il vero comandante di tale forza preferì la stabile terra al mare infido; lo stesso Makaroff non fece che uscire per rientrare e rientrando incontrò la morte, il suo successore non poté giungervi, il comandante interinale non seppe decidersi. In questi lunghi mesi la flotta di Port Arthur non fece che esporsi per farsi avariare, rientrare per farsi riparare, mai si vide una sortita decisa con uno scopo definito, mai si vide l'intenzione di imporsi al nemico.

L'ultimo atto, conseguenza del quale fu l'attuale sbandamento, venne anch'esso imposto dal nemico, ed imposto, venne mal concepito ed eseguito. La famosa Gibilterra, stretta da un cerchio di ferro e di fuoco dalla parte di terra, non presenta più alcun riparo a quella flotta che mai seppe distaccarsene. O uscire o perire. Risospinta dal fuoco che dai bordi converge verso il fondo dell'imbuto, non resta che ad uscire dal collo di questo per non lasciare, almeno, le proprie carcasse a trofeo nemico. E finalmente, dopo parecchi giorni di fuoco al quale era impossibile rispondere, dopo che qualche ponte di nave fu scosso ripetutamente dai proiettili d'assedio, finalmente, venne deciso di appigliarsi all'unico partito che restava: uscire.

Ma anche appigliandosi a tale partito, iniziativa simile a quella di chi fugge per l'unica via che gli resta disponibile, l'operazione fu male eseguita. Uscendo si era certi d'incontrare Togo e la sua squadra, si andava quindi incontro ad una battaglia.

Il tempo in cui, dopo una scaramuccia potevasi ritornare a Port Arthur, sotto la protezione dei forti, era finito; l'unico porto in cui potevasi cercare salvezza era Wladiwostock dalla parte opposta della Corea, attraverso le squadre di Togo e di Kamimura.

Ripetiamo: solo a Wladiwostock si poteva cercare salvezza; a Port Arthur no giacché si era usciti non potendovi restare: nei porti neutri no, perché sarebbe stata una salvezza solo materiale ma le navi ivi rifugiate, potevasi, per la presente guerra, considerarsi come affondate. Dunque anche per la direzione da imprimere a questa squadra moritura non poteva esservi dubbio: un ordine solo a tutte le unità: fare il più gran male possibile al nemico combattendo a fondo, porto di rifugio Wladiwo-

stock. Poteva darsi il caso che con tale ordine tutta la flotta fosse colata e neppure una unità avesse potuto raggiungere il rifugio, ma nel tragico e finale disperato abbraccio parecchie navi nemiche sarebbero anch'esse affondate ed il sacrificio della squadra russa non sarebbe stato inutile.

Invece quale ordine fu dato a queste navi fuggenti il fuoco terrestre? Noi non sappiamo ma il risultato dell'operazione ce lo indica: cercate di sfuggire il nemico, conservate ad ogni costo le carcasse sulle quali navigate. Incontrato l'inevitabile Togo seguì lo sbandamento generale, le unità a cui il favore della lotta lo permise si salvarono non importa dove, nei porti cinesi, tedeschi, inglesi e persino nella trappola di Port Arthur; alcune nello scompiglio della fuga disordinata andarono ad arenarsi presso porti che non poterono raggiungere. Risultato: il disastro.

L'operazione che poteva riuscire magnifica, eroica ed utile all'economia generale della guerra è risultata miserevole e meschina. Le navi che il nemico non affondò vennero disarmate dal neutro o fatte colare dai comandanti. Quale più bel risultato poteva aspettarsi l'ammiraglio nipponico, vincere senza combattere, osservare il nemico che cede la sua spada ad un terzo, assistere al suo affondamento. Bisogna proprio dire che la disciplina sia ben rigida in Russia e l'obbedienza all'ordine superiore ben cieca, perché tutti i comandanti delle unità abbiano seguito senz'altro l'inconscia direttiva dell'ammiraglio. Noi davvero non comprendiamo come dei comandanti di unità, ancora in grado di combattere come lo dimostra il fatto della riuscita fuga, abbiano cercato di evitare un combattimento, di sfuggirlo al primo momento opportuno, per correre al disarmo.

Noi non sappiamo con quale animo abbiano assistito questi comandanti all'ammalinamento delle loro bandiere dinanzi alle autorità cinesi e tedesche, all'ammalinamento di quelle bandiere che avrebbero potuto gloriosamente seppellirsi nel mare fra il rombo dei cannoni e l'imperversare della battaglia.

Noi non sappiamo con quale animo dettero l'ordine di far affondare le proprie navi, quei comandanti cui la premura della fuga fece sbagliar rotta: di farle affondare colle proprie mani parricide mentre avevano poco tempo prima sfuggito la battaglia per tema di colare a fondo. Tristissima fine: e si

telegrafa a Pietroburgo l'ammirevole contegno della squadra! Noi rimanemmo una volta padroni delle acque, ma questa fu la frase di un uomo; essi sono rimasti padroni della linea di galleggiamento, hanno risparmiato dei proiettili e della polvere per le guerre future della Santa Russia, per ora l'hanno consegnata ai cinesi ed ai tedeschi perché la mantengano asciutta.

L'ordinatore della fatale impresa è stato il più fortunato, una granata cieca lo ha sottratto al rimorso del danno arrecato alla propria patria; possano i pomposi sacrifici funebri acquietare l'anima sua nel regno misterioso dell'al di là.

Port Arthur, non ostante l'ostinata difesa del suo comandante è destinato a cadere fra poco, ché il cerchio di ferro che lo stringe si rinserra tutti i giorni di più. Tutte le piazze sono destinate a cadere, esse non possono servire che a trattenere più o meno il nemico. Questa ha soddisfatto al suo scopo quantunque, secondo noi, non avrebbe dovuto avere tale scopo, e noi ci inchiniamo riverenti al suo valoroso difensore che, a quel posto, seppe compiere finora il suo dovere e saprà compierlo fino alla fine.

Attorno a Liao Jang regna il mistero dopo la febbrile aspettativa di questi ultimi giorni. I telegrammi ci riportano dei laconici: niente di nuovo. Bisogna notare che sono telegrammi russi perché i giapponesi non ci dicono, secondo il solito, mai nulla. Ma questa deve essere, per dirla con frase nuova, la calma foriera della tempesta. Ciò che è inconcepibile è l'inazione russa nella critica posizione in cui trovasi Kouropatkine. Minacciato di essere girato e non scorgendo il nemico non si preoccupa di cercarlo ma aspetta che esso si riveli da sé. Non potrebbe essere un po' tardi allora? E vero che seguendo l'esempio della flotta si potrebbe ritirare nella Cina neutrale dove il dubbio generale Mha, sembra attenderlo per riceverne in deposito le armi.

Gli eventi precipitano, le cose vanno di male in peggio né la buona stella nipponica sembra dover tanto presto tramontare: noi temiamo che le feste dell'imperiale fanciullo saranno spesso oscurate dalle tristi novità di cui sarà apportatrice la livida Dea della Guerra. Possa l'immagine della triste fata che presiedette ai suoi natali ispirare al fanciullo fatto imperatore il supremo disgusto della violenza e dell'oppressione all'estero ed all'interno.

2/13.

### Dopo la battaglia. "Caffaro", 11-12 settembre 1904.

*Il giudizio di Doubet sulla battaglia di Liaoyang, combattuta tra il 26 agosto e il 4 settembre da circa 150.000 russi e altrettanti giapponesi, è troppo severo verso i russi, che dovettero ritirarsi, ma in buon ordine e con perdite minori (15.000 uomini contro 24.000 dei giapponesi). Tra il 19 e il 24 agosto era fallito il primo grande attacco giapponese a Port Arthur con la perdita di 15.000 uomini, un terzo della forza della 3ª armata del generale M. Nogi.*

(N.d.C.)

Gli avvenimenti che hanno commosso il mondo, nell'ultima quindicina, erano dati da noi previsti fino da qualche mese e cioè sino da quando l'incerto tentativo di soccorrere Port Arthur produsse l'infelice situazione strategica dell'esercito russo, situazione che i russi ebbero il tempo ma non la volontà di cambiare. Fino dal 2 luglio noi scrivevamo: «il russo, che ha la sua naturale linea di ritirata lungo la ferrovia Mukden-Charbin è dislocato sul prolungamento di questa linea fra Mukden-Liao Yang e Kaiping ed il nemico si trova dislocato parallelamente sul fianco sinistro. In una grande battaglia la linea di ritirata russa sarà su di un fianco col pericolo di essere tagliato a metà ed anche aggirato completamente».

Noi allora ritenevamo che i giapponesi avrebbero subito approfittato dell'evidente errore del nemico; la sosta, che si verificò nelle operazioni nipponiche, ci convinse che i generali del Mikado avevano bisogno di prepararsi prima di dare la grande battaglia. Questo periodo di preparazione fu lungo, e lo si comprende data la natura del teatro della guerra, era da sperarsi che il Kouropatkine avrebbe utilizzato questo respiro per assumere una migliore dislocazione. Invece nulla. Attaccato come un'ostrica alla sua roccia, il generalissimo russo si è limitato a scavare delle trincee e delle bocche da lupo, a contare i cosacchi feriti nelle non lontane esplorazioni, a passare riviste e distribuire croci di S. Giorgio ed icone sante. Tutto è tranquillo sulla linea degli avamposti, le musiche militari suonano dinanzi al circolo degli ufficiali: ecco il riassunto dei suoi telegrammi; ma e il nemico? Mistero, non è una buona educazione occuparsi dei fatti altrui. Mentre così i russi si addormentavano nella dolce incoscienza della supina aspettativa degli avvenimenti, il nemico silenzioso lavorava e preparava-

si nell'ansia di vedere il Kouropatkine svegliarsi un giorno o l'altro dal suo torpore. Si sentiva che quello che ora è accaduto avrebbe dovuto inevitabilmente accadere, i giapponesi avevano già date abbastanza prove del loro modo d'operare perché si potesse matematicamente prevedere ciò che doveva avvenire. In tutte le nostre chiacchierate, che seguirono quella sopra citata, noi indicammo ai nostri lettori l'imminente prossima battaglia col suo inevitabile esito disastroso per i russi e nell'ultima ancora dicevamo: «è inconcepibile l'inazione russa nella critica posizione in cui trovasi Kouropatkine. Minacciato di essere girato e non scorgendo il nemico non si preoccupa di cercarlo, ma aspetta che esso si riveli da sé. Non potrebbe essere un po' tardi allora?». Di fatto fu troppo tardi ed il generalissimo russo volle darci il piacere d'essere facili profeti.

Durante tutto il periodo della preparazione delle armate giapponesi, fu visibilissimo lo sforzo fatto dai nipponici per distrarre l'attenzione dei russi dal loro obiettivo principale. Si diceva allora che prima d'ogni altra cosa si desiderava prendere Port Arthur, e contro questa piazza si rinnovellavano gli assalti sanguinosi, si diceva che contro questo obiettivo secondario si impegnavano più di cento mila uomini comandati dal generalissimo in persona. Che ciò fosse creduto dai critici occasionali e dai loro benevoli lettori, passi, ma che ciò sia stato anche bevuto dal generalissimo russo è un po' grossa. I generali del Mikado non avevano fino ad allora mai dato prova di una così grande dabbenaggine per poter dare a pensare al nemico che essi avrebbero consumato le loro migliori cartucce contro la selvaggina più piccola e già chiusa in trappola. Ed il giuoco si ripeté costantemente e durò perfino nei primi due giorni della grande battaglia. I nostri lettori si ricorderanno che durante le prime due giornate i russi vennero attaccati *specialmente dal Sud*, si ricorderanno, fatto stranissimo ed unico nella storia della presente guerra, che dopo la seconda giornata si ebbe un telegramma ufficiale da Tokio *riguardante gli attacchi da Sud* ed annunciante al mondo il loro esito incerto. Tutta questa manovra di terreno e d'astuzia era fatta allo scopo di tenere l'esercito russo al Sud finché fosse possibile, e lo scopo fu ottenuto perché il buon Kouropatkine attese a vedere il generale Kouroki quando questi, eseguito tranquillamente



il suo movimento di fianco, in presenza del nemico, trovò che era giunto il momento di attaccare. Da quel momento il facile giuoco era scoperto e le grottesche maschere diventavano inutili. A Port Arthur la lotta fu meno viva ed il telegrafo da Tokio continuò a tacere, mentre i russi in fretta ed in furia sgombravano quel terreno da due anni tormentato da trincee, da bocche da lupo, da fogate petriere; tutte bellissime cose che non servono a nulla in molte circostanze. E la mossa di Kouroki fece come l'effetto di una sorpresa e dal suo apparire la battaglia fu vinta.

Di fatto, non appena pronunciatosi questo attacco sul fianco sinistro russo, da una parte si pugnò per salvarsi, dall'altra per stravincere, e dopo molti giorni di lotta il generalissimo russo poté annunciare che il grosso del suo esercito aveva potuto mettersi in ritirata sulla strada di Mukden. Da questo momento incomincia dunque la ritirata dell'esercito russo riuscito finalmente a sfuggire alla stretta nemica. Prima di tale momento, la parola stessa sfuggire lo indica, fu una fuga con tutte le sue conseguenze, materiali, provvigioni, magazzini incendiati, convogli e treni bombardati, corpi e reparti annientati. Che cosa resta dell'esercito di Kouropatkine così lentamente e faticosamente ammassato col mezzo dell'anemica Transiberiana? Il grosso è salvo e sta bene, ma a questo grosso mancheranno ora la maggior parte dei servizi, senza i quali il soldato è impotente, e mancheranno certo perché nulla ci farà credere che l'immensa quantità di impedimenti che convengono ad un esercito di 150-180 mila uomini abbia potuto defluire per gli stretti canali di comunicazioni che corrono da Liao Yang a Mukden, canali che sottostavano in parte al fuoco nemico.

La battaglia di Liao Yang segnerà naturalmente un

periodo della presente guerra, con essa i giapponesi non hanno solamente respinto il nemico, ma lo hanno disorganizzato sì che esso per un tempo più o meno lungo non potrà offrire una solida resistenza. Ciò è tanto vero che sembra ormai certo, che i russi abbandoneranno Mukden ritirandosi ancora più a Nord, e se avverranno combattimenti, avverranno perché il nemico inseguente non perde il contatto. Tale contatto i generali giapponesi tenteranno mantenere finché loro sarà possibile, giacché potranno in tal modo arrecare facilmente altri danni al nemico al quale è necessaria calma e tranquillità per rimettersi dello scacco subito.

Questa calma e questa tranquillità non può trovarsi che lontano dal nemico, al sicuro delle sue offese; occorre quindi mettere lo spazio fra i combattenti se tanto più spazio quanto più tempo occorre per risanare le proprie ferite.

Difficilmente i giapponesi arresteranno il proprio inseguimento prima di Mukden, più a nord della capitale mancense, e secondo noi molto, ma molto più a nord, dovrebbe trovarsi questo punto di raccoglimento e di sosta.

Colla battaglia di Liao Yang si chiude il primo periodo di questa guerra, giacché noi consideriamo Port Arthur, nei suoi effetti, come caduto, benché materialmente su di esso non sventoli ancora lo stendardo del sole raggiante: il bilancio di questo primo periodo è disastroso per i russi e pochi bilanci simili a questo possono condurre al fallimento: la flotta annientata, la Gibilterra orientale agonizzante, l'esercito disorganizzato in precipitosa ritirata. Noi torneremo presto su tale argomento, che esso presenta molti lati interessanti, terminando per oggi col mandare il nostro riverente saluto a tutti coloro che, nei due campi, valorosamente pugnarono e morirono pel santo ideale della patria lontana.

2/14.

### **Il temporeggiatore. "Caffaro", 12-13 settembre 1904.**

*Il giudizio di Douhet sulla situazione strategica è complessivamente corretto, ma probabilmente ingiusto verso Kouropatkin, che non poteva condurre una politica di prudente attesa fino all'arrivo dei rinforzi richiesti, perché le esigenze di prestigio dell'impero zarista lo obbligavano a disperdere forze in attacchi parziali. Anche la valutazione del ruolo di Port Arthur è forse troppo schematica, perché la piazza assediata vincolava un'intera armata giapponese, respingendone i*

*sanguinosissimi attacchi.*

*Omettiamo il successivo articolo del 16-17 settembre, Kouropatkine al bivio.*

(N.d.C.)

Da parecchio tempo i giornali russi ed i loro amici francesi avevano affibbiato al generalissimo russo l'appellativo di *temporeggiatore*. Dicevano: il piano di Kouropatkine consiste nel guadagnar tempo per



procurarsi quella superiorità numerica che è necessaria al conseguimento della vittoria; il generalissimo stesso ebbe a dichiarare che non avrebbe dato battaglia prima di avere riunito mezzo milione di combattenti.

Ad ogni nuova batosta sofferta dall'esercito russo aggiungevano: anche questa era prevista nel piano del generalissimo il quale tende a stancare ed a decimare il nemico, tutto va per il meglio nel migliore dei modi. La battaglia di Liao Yang, era già incominciata quando un corrispondente del *Matin* ebbe ad intervistare il principe Boris, il quale, come i lettori ricorderanno, ebbe il gradito incarico, da Kouropatkine, di portare, allo Tzarevich, l'omaggio dell'esercito russo dell'Estremo Oriente. In questa intervista il principe non parlò ma il suo aiutante di campo, capitano Demidoff, versò nel seno del corrispondente le più autorevoli informazioni. L'aiutante di campo del principe Boris, il quale era partito da Liao Yang dieci o dodici giorni prima dell'inizio della battaglia, confidò dunque al fortunato corrispondente che nessuno conosceva il piano di Kouropatkine, ad eccezione dello Tzar (e forse di Kouropatkine, aggiungiamo noi), che Kouropatkine, già di un anno prima della guerra, aveva minutamente visitato il teatro della guerra e previsto sino d'allora tutto quanto finora è accaduto, prendendone nota su di un memoriale che il principe aveva letto ed aveva trovato sorprendente di verità: aggiungeva il capitano Demidoff che certamente il Kouropatkine si sarebbe ritirato da Liao Yang, ciò essendo, come al solito, previsto nel suo famoso piano misterioso.

La leggenda racconta che Napoleone, indicando un punto su di una carta, dicesse: qui batterò il povero Melas; se verrà il giorno in cui Kouropatkine pubblicherà il suo previdente memoriale noi leggeremo sovente: qui saremo battuti da quei poveri giapponesi destinati all'annegamento nel Mar Giallo.

La storiella del misterioso piano del Temporeggiatore è buona per coloro che credono ancora che la guerra sia simile al giuoco degli scacchi e che si possono muovere gli eserciti come le pedine su di una scacchiera.

Nulla vi può essere di misterioso in un piano di guerra, tutto lo sforzo dello stratega consiste a portare sul campo di battaglia le maggiori forze possibili, ora siccome queste forze sono sempre molte ed hanno bisogno di strade e di ferrovie ecco che la rete stradale determina il piano strategico. Quando poi questa rete si riduce, come nell'attuale

teatro, ad una linea non vi è neppure l'imbarazzo della scelta: l'esercito deve seguire questa linea, su tale linea avverranno tutte le battaglie: questo avevamo detto quando ancora i russi si trovavano in Corea e questo è avvenuto ed avverrà per tutto il seguito della guerra.

Legato indissolubilmente all'unica linea ferroviaria tutto il piano può consistere nel raccogliere le proprie forze in un punto di questa linea, ora l'unico mistero può essere sulla scelta di tal punto, mistero del resto incapace a rimaner tale una volta che il piano abbia un principio d'esecuzione. Del resto il generalissimo russo non ha fatto che questo fino ad ora, ha cercato di raccogliere il suo esercito in un punto della linea ferroviaria; solamente, secondo noi, ha scelto male questo punto, ed occorre notare che *tutta l'azione del comando supremo* non doveva consistere che in questa scelta.

L'azione temporeggiatrice era indicatissima, dato che l'esercito non trovavasi pronto alla lotta, ma se il guadagnar tempo era conveniente pei russi lo era meno pei giapponesi i quali hanno, naturalmente, interessi contrari a quelli dei loro nemici, e perciò occorre fare i conti coll'avversario. Che cosa ha fatto il generalissimo russo?

Ha cercato di riunire il suo esercito vicino ai giapponesi, facendosi battere e ritirandosi successivamente in seguito alla pressione delle baionette nipponiche, si è sempre attaccato al terreno cedendone il meno possibile, non ha mai cercato il nemico ma ne ha sempre subito le volontà impetose. E questa l'azione di un *Fabius conducator*? Risolutamente rispondiamo: no.

Se si desiderava guadagnar tempo per raccogliersi tanto lontano dal nemico che questi non potesse disturbare la raccolta, questo era l'unico mezzo. Ma, ci si obietterà, allora sarebbe stato necessario sgombrare la Manciuria senza combattere, sarebbe stato necessario raccogliersi molto più a Nord di Mukden. Perfettamente. Non si può in guerra seguire due obbiettivi giacché si rischia di perderli ambedue.

Certo che sarebbe stato comodo poter riunire un bello e forte esercito, sotto il naso dei giapponesi senza abbandonare il territorio occupato, ma per far ciò occorreva il grazioso assentimento dei nipponici e la loro civiltà è troppo giovane perché fosse lecito il giudicarli d'animo così gentile ed accondiscendente. Tutto si paga a questo mondo, i russi si erano lasciati cogliere dalla guerra alla sprovvista, occorreva pagare questa mancanza di previdenza.

Noi non ci incarichiamo di come abbia svolto Fabio il suo concetto temporeggiatore; altri tempi altri metodi ed è ozioso ed anzi dannoso fare dei paragoni tra fatti guerreschi svoltisi a distanza di tempo; nulla è più variabile della guerra, forse la donna, la quale per ora non ci interessa, e bisogna sapersi adattare ai tempi ed alle circostanze. Noi diciamo che nella guerra presente, se Kouropatkine avesse voluto meritare il titolo di temporeggiatore, avrebbe dovuto mettere lo spazio, molto spazio, fra sé ed il nemico.

Ciò non vuol dire lasciare il nemico completamente indisturbato e libero di scorrazzare il territorio, ma l'incarico di disturbare il nemico deve essere dato ad un corpo indipendente e leggero, facilmente manovrabile e non impegnantesi a fondo. La cavalleria russa, celebre per la sua storia, potente pel suo numero, sorretta da una buona artiglieria e da una mobile fanteria, avrebbe potuto egregiamente essere impiegata a questo scopo fornendo, nel tempo stesso, le più attendibili notizie sul nemico.

Certo che un corpo così costituito non avrebbe potuto resistere all'avanzata nemica ma l'avrebbe certamente ostacolata ritardandola quanto era possibile sperarlo, mentre il vero esercito di combattimento si sarebbe andato riunendo.

L'azione temporeggiante così intesa, avrebbe ottenuto lo scopo che era quello di poter giungere a riunire una forza sufficiente ad impegnare la battaglia con speranza di successo, l'azione di attaccarsi alle successive retrostanti posizioni, con tutte le forze disponibili, non poteva che produrre una serie successiva di scacchi parziali terminanti con uno scacco matto.

Dicono i critici bene informati che in tal modo Kouropatkine tende ad arrecare gravi perdite al nemico mentre egli riceve continuamente rinforzi. Può darsi che in una battaglia il vincitore conti più morti e feriti del vinto, e sta bene, ma il solo fatto pel vincitore di esser tale dimostra che sta meglio del nemico, ciò vuol dire che la maggior somma di perdite d'ogni genere, materiali e morali, sta sempre dalla parte del vinto; in secondo luogo i rinforzi che giungono sempre al generalissimo russo debbono essere ben meschini se in sette mesi, colle forze che già trovavansi presso il teatro d'operazione non si giunse ad avere che 160 o 180 mila uomini. Lo scopo addotto a giustificazione della condotta strategica di Kouropatkine è quindi affatto illusorio.

Certamente il generale russo deve aver avuto le sue

buone ragioni per seguire la nota condotta delle operazioni guerresche; queste ragioni a noi sfuggono, debbono però essere ragioni affatto indipendenti dalla semplice condotta della guerra, ragioni d'indole politica e d'amor proprio.

Noi fino dal principio di questa guerra, semplicemente considerando le condizioni dei due combattenti nelle linee più generali, osservando il teatro della guerra ed i mezzi di comunicazioni dei due eserciti, scrivemmo che l'unica soluzione profittevole pei russi era la costituzione di un poderoso esercito a Charbin ed il passaggio all'offensiva una volta tutto pronto.

Per ottenere questa concentrazione nel modo più rapido ed efficace possibile noi dicevamo che dovevasi sacrificare Port Arthur e Wladiwostock giacché quello che importava non era tenere dei punti ma battere il nemico.

Allora a molti sarà sembrata strana questa nostra idea: abbandonare tutta una intera regione, abbandonare dei punti forti, ritirarsi per mille chilometri senza combattere - eppure oggi i fatti dimostrano che questa sarebbe stata forse la soluzione migliore. Mille chilometri più vicino alla sua base, colle guarnigioni di Port Arthur e di Wladiwostock, senza le perdite finora subite, il Kouropatkine disporrebbe ora forse di oltre 400.000 uomini freschi, riposati, addestrati, non abituati alle continue ritirate, coi servizi al completo, pronti a precipitarsi come valanga sul nemico facilmente avanzate.

A quest'ora i giapponesi sarebbero forse più avanzati di quanto lo sono, ma che importerebbe, anzi, più avanzati fossero meglio sarebbe, perché più lunga sarebbe la loro linea d'operazione.

Ed invece ora, dopo sette mesi di guerra a che punto si trovano i russi?

Quella ritirata che noi proponevamo senza colpo ferire, si sta compiendo sotto la pressione nemica, si sono accumulate disfatte su disfatte, l'esercito è disorganizzato e indebolito materialmente e moralmente, i punti forti soccombono, i giapponesi entrano vincitori e trionfanti nelle città in cui sarebbero entrati solo perché abbandonate, i cinesi sanno, per prova, che i russi possono essere battuti.

Al principio della guerra si levò in Russia una voce della ragione calma e serena, voce alla quale noi per qualche tempo prestammo fede e credemmo preludiasse ad una sana condotta guerresca, ma fu voce *clamans in deserto*. La Russia deve attendere gli avvenimenti pazientemente, la Russia intende infliggere al Giappone sconfitte degne della sua

potenza, risparmiando il sangue dei suoi figli... così diceva il comunicato del governo dello Tzar. E invece!

Dallo Ya-Lu, a Port Arthur, a Liao-Yang non si fece che far scempio del sangue dei figli della Santa Russia. E diciamo scempio perché se la guerra porta con sé la strage, questa deve essere compiuta ad uno scopo, quello di vincere, l'unico che la giustifichi, quando la strage si compie, diremmo quasi, per un puntiglio, diventa delitto.

I giornali francesi, sotto la guida dei russi, danno

nientemeno che dell'eroico al famoso Temporeggiatore, perché è riuscito a sfuggire all'accerchiamento; forse in loro è ancora vivo il ricordo di certi generali che si lasciarono accerchiare e ciò li giustifica in parte; noi non sappiamo darci una ragione di questo appellativo ed avremmo desiderato che non avesse dovuto dimostrare la sua abilità nell'eseguire simili sfuggite, ma cominciamo a credere che l'epiteto di Temporeggiatore gli stia bene, di fatto, a forza di temporeggiare è finalmente riuscito a farsi prendere.

2/15.

**La luce viene dal Nord. "Caffaro", 28-29 novembre 1904.**

*Lucido quadro della situazione strategica. Degno di nota il giudizio negativo sulle possibilità di successo della flotta russa che, al comando dell'ammiraglio Rozestvenskij, era partita dal Baltico nell'ottobre per ristabilire la superiorità navale contro i giapponesi. Da segnalare anche lo scarso interesse di Douhet (dovuto anche alla mancanza di informazioni) per le forme assunte dalla battaglia intorno a Port Arthur, che per alcuni aspetti anticipava la guerra di trincea del 1914-18.*

*Omettiamo i successivi articoli del 2-3 dicembre, Indecisione, e del 12-13 dicembre, La morte del topo.*

(N.d.C.)

Così si dice, e, mentre noi tutti viviamo nell'attesa di conoscere quanto sortirà dal cozzo formidabile dei due grandiosi eserciti che, sulle rive dello Shaho, si fronteggiano ad un trar di balestra, il corrispondente di un giornale italiano profetizza, dalla nebbiosa metropoli inglese, l'irrimediabile sconfitta giapponese a breve scadenza. Vero è che pone qualche lieve condizione all'effettuarsi della sua profezia:

1° L'arrivo della squadra del Baltico di fronte a Port Arthur, prima della caduta di quest'ultimo;

2° La riunione di questa flotta con quella degli incrociatori di Wladiwostock;

3° L'aiuto che a queste due flotte riunite dovrebbero portare «le sei grandi navi» attualmente rivate a Port Arthur.

Alla profezia va naturalmente aggiunto il consiglio. Se, dopo Natale, l'eroica fortezza non è ancor presa, sarà meglio per i giapponesi abbandonare il blocco, e col blocco l'assedio di Port Arthur e salvare la loro flotta per la difesa di quello stretto

di Tsuscima, «da cui dipende l'approvvigionamento del loro grande esercito mancese», piuttosto che arrischiarlo in una lotta ineguale dietro la fantastica ansia, che allora sarà diventata anche chimerica, di piantare la bandiera del Sole Levante sugli spalti tremendi di Port Arthur.

La guerra si fa, come tutte le altre cose, con un po' di senso comune; qualche volta capita qua e là un genio ma è noto, ed è teoria paesana, che i genii sono anomalie, rimaniamo dunque nel semplice buon senso; però l'arte, la scienza, la professione della guerra, come meglio si vorrà chiamare, esige certe regole, certe conoscenze, certi studi come l'arte della pittura, la scienza dei numeri, la professione del calzolaio. Queste cognizioni acquisite ed applicate col buon senso comune fanno il generale, il pittore, il matematico ed il calzolaio.

Fin qui le cose procedono nel loro ordine naturale, dove invece le cose vanno un po' a rovescio è quando si tratta della critica. Questa, «la puissance des impuissants», si erige a giudice di tutto e di tutti, spesso non domandandosi conto della propria competenza. Però anche qui si va per gradi; al calzolaio si dice: questa scarpa mi fa male, ma non gli si indicano i mezzi pratici di accomodarla, al medico non si dice nulla ma non si seguono le sue prescrizioni. Non vi è poi persona al mondo che non senta nel suo cervello il tumultuare di pensieri politici ed il cozzare di concetti strategici.

Molti che non oserebbero, perché non sono della partita, commentare una operazione chirurgica, non vi mettono né sale né pepe a lanciare giudizi, taglienti come rasoi, su una operazione tattica.

Ed il risultato è che se ne sentono di tutti i colori, giacché non è un logico raziocinio sorretto da una solida cognizione la guida sicura della più gran



parte dei critici improvvisati ma solo la sbrigliata fantasia del momento sospinge la rapida penna sull'immacolata carta, che tutto riceve e tutto soffre. Quanto riportammo sul principio di questa chiacchierata prova il nostro asserto.

È noto che Port Arthur è agli estremi, è noto che le navi, in esso ricoverate, non possono uscire perché avariate, è noto che la squadra degli incrociatori di Wladiwostock è ridotta a ben misera cosa. Nulla di tutto ciò influisce sui ragionamenti del corrispondente da noi citato.

Lo stretto di Tsuscima è all'estremità della Corea: fra questa ed il Giappone, dall'estremità della Corea a Liao-Yang, corrono circa 1000 chilometri in linea retta, ciò non impedisce al nostro critico di dire che dal possesso dello stretto dipende l'approvvigionamento dell'esercito mancese.

Dalle posizioni terrestri occupate attualmente dai giapponesi si batte l'interno di Port Arthur, ciò non impedisce al critico di consigliare ai nipponici l'abbandono, nonché del blocco, anche dell'assedio se la fortezza non è presa a Natale, pel solo fatto che in quel tempo arriverà la squadra dell'ammiraglio Rojestvsky. Perché? Dio solo lo sa.

La famosa squadra del Baltico ha compiuto, è vero, circa un terzo del suo viaggio, ma anche per essa, la coda sarà la più dura da rodere. Fino ad ora ha trovato dei neutri molto amici; dopo non troverà che dei neutri molto severi e tanto più severi quanto più essa si avvicinerà alla sua meta.

Quale questa meta? Non vi è bisogno di arzigovolare su ciò; la flotta dell'ammiraglio Rojestvsky non ha una meta, ma uno scopo, giacché essa non potrà aver riposo che dopo aver distrutta la flotta giapponese. Non vi è nessun pericolo che essa appaia - non è più una flotta fantasma - dinanzi a Port Arthur; molto prima essa incontrerà qualcuno col quale scambiare due parole. E tale incontro l'ammiraglio russo lo prevede tanto che impiega sin d'ora delle precauzioni, qualche volta persino esagerate.

Questa guerra che è già unica nel suo genere ci presenterà un'altra curiosità: quella di una squadra che non sa dove fermarsi per prender fiato.

Il compito affidato all'ammiraglio Rojestvsky è, secondo noi, superiore alle forze umane. La sua flotta «non è» superiore a quella giapponese, le sue riserve di carbone sono galleggianti, i porti amici non gli possono offrire un asilo per più di 24 ore ed a lui hanno detto: va e salva il prestigio della Santa Russia; molto probabilmente egli non potrà

che aggiungere una fronda alla grave corona del valore sfortunato.

Per quanto poi riguarda Port Arthur ci sembra che la generalità cada in equivoco. Port Arthur resiste meravigliosamente, forse più di quanto potevasi supporre, ma è un errore il credere che questa ostinata resistenza sia uno scacco giapponese. I giapponesi non hanno mai «ufficialmente» indicato l'epoca in cui sarebbero padroni della piazza, sarebbe stato un errore ed un'imprudenza e non l'hanno commessa.

Siamo noi, e per noi intendo l'enorme falange dei critici d'ogni razza e paese, che ce lo siamo immaginato, come ci siamo immaginati l'attacco di viva forza sino dai primi giorni dell'investimento. Non più dei Figli del Sole difendevano gli spalti ma dei russi impareggiabili nella difesa e i nipponici lo sapevano. Tutto attorno a Port Arthur erano disseminate, in più ordini, opere di difesa costituenti come un campo trincerato nel quale manovrava una forza non indifferente. Contro queste opere e contro queste forze mobili ha agito l'armata attaccante or con attacchi di zappa or con assalti di forza ed è logico che in un così notevole assedio si siano succeduti e parziali vittorie e scacchi parziali. Era assolutamente impossibile penetrare nella piazza con soli attacchi di viva forza o con sole operazioni ossidionali d'artiglieria e genio. Noi dobbiamo considerare l'insieme e non gli episodi, e l'insieme ci dice che se i giapponesi hanno sempre avanzato lentamente, i russi hanno sempre lentamente indietreggiato.

Nulla in questo assedio è fuori del comune se non il valore degli uni e degli altri; come è sempre avvenuto e come è destino e scopo delle piazze forti, Port Arthur cadrà dopo aver lungamente resistito, i giapponesi penetreranno dopo avere a lungo lottato.

Bisogna sempre pensare che chi solo difende non può vincere, per vincere non basta respingere l'attaccante ma bisogna a sua volta ridurlo alla difensiva e batterlo.

Questo non può essere il compito d'una piazza forte, Port Arthur abbandonato da terra e da mare, alle sole sue forze, era condannato a perire, nonostante l'eroico valore dei suoi difensori, e nel momento attuale noi assistiamo alla sua disperata agonia dalla quale, come dicono i medici, solo un miracolo potrebbe salvarlo, ma purtroppo il tempo dei miracoli è passato anche per la Russia e Rojestvsky non potrà iniziarne una nuova era.



2/16.

### Port Arthur giapponese. "Caffaro", 4-5 gennaio 1905.

*Dopo 156 giorni di assedio e sei attacchi in forze, in cui i giapponesi ebbero circa 110.000 morti e feriti, Port Arthur si arrese il 2 gennaio 1905, dopo che i difensori avevano perso 17.000 dei loro 53.000 uomini. Se Douhet avesse conosciuto l'entità delle perdite degli attaccanti, avrebbe forse dato un giudizio diverso sul ruolo di Port Arthur nella guerra e mostrato maggior interesse per l'andamento dei combattimenti, che misero in evidenza l'altissimo costo degli attacchi frontali contro forze trincerate e sorrette dall'artiglieria. L'insufficienza delle informazioni di cui Douhet poteva disporre emerge anche dal suo apprezzamento per il generale Stoessel, comandante delle forze russe di Port Arthur, che invece venne accusato di essersi arreso prima di aver esaurito ogni risorsa, processato e condannato. Da notare infine la corretta intuizione del fallimento cui era destinata la flotta russa del Baltico dell'ammiraglio Rozestvenskij, partita in ottobre per ristabilire la supremazia navale russa in Estremo Oriente.*

(N.d.C.)

L'inevitabile è avvenuto; per la seconda volta la bandiera del sole levante sventola sugli spalti sanguinosi di Port Arthur e, questa volta, nessuna coalizione di potenza oserà pretendere che essa venga nuovamente ammainata.

A noi lontani spettatori del terribile dramma non resta che inchinarci riverenti dinanzi allo strenuo valore dimostrato dai due combattenti, ognuno d'essi ha compiuto il massimo sforzo per raggiungere il suo scopo, ed ognuno di essi lo ha raggiunto.

Il glorioso generale Stoessel ha corrisposto pienamente alla fiducia accordatagli dallo Tzar resistendo finché era possibile, più di questo non può chiedersi al comandante di una fortezza, la quale non è fatta per vincere ma per trattenere il nemico il maggior tempo possibile.

Nessuna fortezza è inespugnabile se può essere isolata, qualunque fortezza investita e priva di soccorsi dall'esterno è destinata a cadere in un tempo più o meno lungo dipendente dalla varia energia dei due partiti contendenti.

A Port Arthur si trovarono di fronte soldati sotto ogni aspetto ammirevoli, sì che il suo assedio fu tutto un seguito di magnifiche azioni guerresche. Tutti i mezzi più perfezionati che la scienza e

l'industria moderna mettono in mano all'uomo per sopprimere l'uomo furono largamente impiegati, ma più di tutto valse a rendere così magnifico lo spettacolo della terribile lotta l'animo invitto dei combattenti e la loro indomabile energia.

Le munite città non hanno più saldo riparo dei petti dei cittadini, suona un antico detto sempre vero, e la forza principale degli eserciti risiede ancora nell'animo dei soldati che lo costituirono: Port Arthur difeso da cinesi resistette un giorno; attaccato da cinesi avrebbe resistito un secolo.

Questa modesta conclusione vorremmo si meditatesse da noi dove pur troppo si è molto indifferenti per tutto quanto riguarda il morale dell'esercito e dove, anche i partiti più conservatori e più ligi alle istituzioni credono di aver compiuto tutto il loro dovere, allorché hanno concesso i milioni necessari al mantenimento della suprema difesa nazionale. Occorrono armi, fortezze e corazzate ma più di tutto sono necessari gli uomini che tali strumenti sappiano convenientemente maneggiare e la guerra presente ci dimostra di qual tempra debbano essere questi uomini.

Ma sarà meglio che ritorniamo nell'Estremo Oriente dove almeno avremo solo da amareggiarsi per le sventure altrui.

Sino dal principio della guerra allorché vedemmo aver i giapponesi acquistato il dominio del mare, noi fummo del parere che era inutile, pei russi, accanirsi alla difesa di Port Arthur, giacché era inutile possedere una base per la flotta quando questa era impossibilitata ad uscirne. Noi dicevamo allora che i trenta o quaranta mila uomini di Stoessel avrebbero potuto avere più utile impiego che non dentro la fortezza.

Nonostante la splendida difesa nessun vantaggio ritrassero i russi dall'aver voluto tenersi aggrappati a quelle mortifere roccie: la squadra dell'Estremo Oriente fu completamente distrutta e quella del Baltico troverà la sua base sotto un altro padrone. Ma, si dirà, Port Arthur tenne per lunghi mesi impegnati 80-100 mila giapponesi che perciò il Kouropatkine si trovò in meno dinanzi. Questo sarebbe stato un vero vantaggio, a nostro parere, solo nel caso, che tale fatto avesse permesso a Kouropatkine di battere i giapponesi in aperta campagna.

Invece è avvenuto precisamente il contrario; nonostante 100 mila nemici occupati all'assedio di

Port Arthur, Kouropatkine dovette sempre indietreggiare.

Si dirà ancora che se i giapponesi avessero potuto disporre dei 100 mila uomini di Nogi, avrebbero potuto conseguire una vittoria decisiva, ma a ciò si può controbattere che in questo caso Kouropatkine avrebbe avuto a disposizione 30 mila uomini in più, non ora, ma fino dal principio del famoso assedio, che non avrebbe avuto la preoccupazione di soccorrere la piazza pericolante, e che infine ora, o fra poco, Kouropatkine si troverà, lo stesso, di fronte i 100 mila uomini di Nogi, senza avere presso di sé i 30 mila di Stoessel.

Si obietterà infine che l'ostinata difesa di Port Arthur ha fatto guadagnar tempo. Anche ciò è vero ma va considerato che il guadagnar tempo, ad un certo punto della guerra, non era solamente utile ai russi ma anche ai giapponesi. A Kouropatkine, e noi saremmo pronti a giurarlo, non possono giungere più di 500 uomini di rinforzo al giorno, oltre tutto il resto che deve pervenirgli dalla madre patria.

Trenta mila uomini rappresentano due mesi di tempo guadagnato. Ai giapponesi per consolidare la loro base in Manciuria dopo essersi fatto largo, era necessario del tempo e lo hanno dimostrato non avanzandosi mai avventatamente. Dunque il vantaggio della strenua resistenza, durata cinque mesi dopo l'investimento, si riversa a ben poca cosa al tirar delle somme.

Abbandonando invece Port Arthur al solo suo presidio, il generalissimo russo si sarebbe trovato, sino dai primordi della guerra, libero delle sue

azioni e più forte: la caduta della piazza avrebbe rivestito un carattere meno grandioso ed avrebbe assunto quello di uno dei tanti incidenti d'una guerra, la vittoria era da cercarsi in campo aperto, ed un trattato di pace avrebbe potuto riaprire ai russi le porte dell'agognato sbocco nel Mar Giallo. Noi non conosciamo quali siano le speranze ed i progetti dei russi: secondo il nostro modesto parere non rimane, al governo dello Tzar, che dare due ordini: uno alla flotta del Baltico di tornare indietro e l'altro a Kouropatkine di attaccare i giapponesi prima dell'arrivo di Nogi e di intavolare trattative di pace qualunque sia l'esito di questa battaglia. L'onore delle armi esige questo ultimo sacrificio, né da esso possono i russi ripromettersi una vittoria decisiva, vittoria che non potrebbe conseguirsi che per mare.

Se poi la guerra si vorrà continuare ad ogni costo, a Kouropatkine non resterà che indietreggiare sino a raggiungere quella superiorità numerica che sarà necessaria per vincere, inseguire o precipitare in mare l'esercito Mikadiale, fatto questo che date le condizioni dell'esercito russo nel lontanissimo teatro di guerra, ci appare impossibile.

Quanto a Port Arthur sarà bene tirarvi sopra una croce, giacché, finché resterà ai giapponesi la padronanza del mare, inutile riuscirà ogni conato russo; i due capi della famosa ferrovia, costrutta col risparmio francese, resteranno dunque in mano ai due contendenti ed è da prevedersi che questo mezzo di progresso e di civiltà invece di funzionare come un legame fra i due popoli risulti invece eterna causa di dissidio fra essi.

2/17.

**Il compenso. "Caffaro", 25-26 gennaio 1905.**

*Questo commento di Doubet alla protesta rivoluzionaria esplosa in Russia difetta probabilmente di informazioni specifiche su quanto stava accadendo, ma è assai interessante come testimonianza viva sia della sua istintiva ostilità verso le sinistre italiane, sia della sua risorgimentale simpatia per le lotte sociali e nazionali dei popoli oppressi.*

(N.d.C.)

La guerra russo giapponese ha agito sull'immane e malato corpo moscovita come un revulsivo. La terribile scottatura causata dal seguito di sconfitte e di disastri toccati nell'estremo oriente, ha messo

in moto tutto il sangue giovane e fiorente della grande nazione e questo sangue ha defluito là dove il male era più grave, non dove la ferita salutare abbruciava.

Che importa la perdita della lontana Manciuria e l'abbandono del lontanissimo porto a chi non gode neppure del sacro diritto della vita? Prima esser uomo, poi essere vittorioso.

Il cammino dei popoli verso la libertà è fatale e nessuna forza umana può arrestarlo per quanto le sia dato comprimerlo e trattenerlo. In Russia il prorompere del movimento attuale è stato occasionato dalla guerra sfortunata, senza questa guerra e se i russi fossero rimasti vittoriosi il movimento

ora incominciato non avrebbe potuto svilupparsi per molto tempo.

Ojama, Kuroki, Nogi, Oku e Nodzu saranno stati i più solerti fattori della prossima libertà del popolo russo, perché oramai è inutile qualsiasi repressione, il guanto è stato gettato e, raccolto e no, l'esito della lotta è indubbio.

I moti popolari riescono al loro fine allorché una vera e profonda causa spinge il popolo alla ribellione, mentre gli stessi movimenti cadono miseramente nel ridicolo, anche tragico, allorché essi non sono che montature artificiali e prive di serio fondamento economico e politico.

Noi non conosciamo abbastanza a fondo lo stato del popolo russo per poter dire sino a qual punto potrebbe ad esso adattarsi il nostro regime politico, ma il solo fatto che esso sia insorto chiedendo il diritto della libertà individuale, ci dimostra chiaramente che è giunto il momento in cui è necessario concedere questo diritto, primo fra tutti, giacché il tacere oggi dinanzi alle implorazioni equivarrebbe piegare domani sotto le imposizioni. In Italia essere anarchici, socialisti, repubblicani è un passatempo che chiunque può prendersi senza costo di spesa, anzi qualche volta può essere utile e dilettevole, giacché al giorno d'oggi ci vuol molto più fegato a dichiararsi partigiano delle istituzioni che non sovversivo; in Russia la cosa è alquanto differente. E quando noi vediamo, in Russia, dove fino a ieri non era neppure permesso di pronunciare e di scrivere la parola Czar, una imponente accolta di popolo indirizzare la ben nota petizione al capo dello Stato e della Religione, prefiggendosi di consegnargliela personalmente, dobbiamo pur pensare che quella è una riunione di gente ben decisa ad ottenere lo scopo prefissatosi.

In Italia i detentori del monopolio della libertà scodinzolano e prendono ad oggetto le sanguinose giornate di Pietroburgo per dare del forcaiolo a Pelloux e per gettar fiele su Bava Beccaris; senza neppure sapersi elevare alla grandiosità racchiusa nel terribile movimento del popolo nella capitale russa.

Eppure là, ora, i sibilanti e deblateranti eroi che pullulano nel nostro sereno e tranquillo ambiente, e che si acquistano la palma del martirio con pochi mesi di carcere allietato dalla benevolenza del governo e dalle sottoscrizioni dei compagni, là sulla Neva gelata, sotto il sibilo delle palle e lo scudiscio dei cosacchi, sarebbe il loro posto; perché non vanno a fischiare? Più bella occasione di questa mai più si presenterà. Non vanno, no: a Roma lo

avrebbero fischiato l'autocrate di Russia in visita di viaggio all'Italia nostra, ma sulla Neva no, che diamine, i «sovversivi» sono gente evoluta ed educata, e fischiare il padrone in casa propria, la sarebbe davvero una mancanza di galateo.

Fortunatamente anche senza il concorso dei fabbricanti e spacciatori della libertà in Italia il popolo russo otterrà quanto desidera.

Il movimento attuale potrà essere soffocato, annegato nel sangue, non importa, sarà sangue fecondo dal quale sorgerà il divino albero della libertà.

Secondo noi il popolo russo ha fatto il passo più importante, data la sua supina sottomissione fino ad ora. È arrivato a chiedere, ciò che vuol dire che è arrivato a comprendere e tutto è qui.

Le sanguinose giornate di Pietroburgo saranno come una scintilla che spargerà l'incendio. Questo potrà covare qualche tempo, ma arriverà al punto in cui divamperà ed allora non si può dire quello che sarà per avvenire.

Una sola persona è nel caso di potere arrestare il moto tragicamente orrendo. Vorrà, potrà il giovane Czar sminuire la sua assoluta autorità? Dolorosamente dobbiamo dire che non lo crediamo.

Fra lo Czar ed il popolo russo s'innalza una grande muraglia costituita da quella classe di persone che dallo Czar tutto riceve e dal popolo tutto prende. Questa muraglia sente che il suo crollo è imminente se lo Czar cede al popolo, e spera mantenersi in piedi, anche sotto l'impulso del popolo, se si appoggia allo Czar.

Perciò la muraglia è sorda ed ottusa. Attraverso ad essa non passano le grida di dolore del popolo implorante e dietro di essa l'autocrate vive nella orientale indifferenza e nella sicurezza dell'ostacolo frapposto fra lui e la massa d'uomini che non conosce, non vede e non sente.

Ma nessuna muraglia è incrollabile, nessun forte è imprendibile, Port Arthur insegna, e verrà il giorno in cui coll'energia che dà la disperazione, l'anonima massa umana pensante ed anelante a vita migliore, abatterà la vecchia muraglia e calpestandola giungerà all'immoto Signore. Ed allora sarà troppo tardi.

Noi diciamo poi ancora che Nicolò II non cederebbe al popolo neanche se non fosse ingannato dall'aristocrazia che lo circonda.

Questo convincimento è nato in noi da quel poco che conosciamo della psiche del giovane sovrano. In ogni occasione egli ha dimostrato di tenere enormemente alla propria autorità indiscussa ed indiscutibile. Egli vuole lasciare all'erede tanto



sospirato ed in così tristi momenti ottenuto, intatto il potere ricevuto dagli antenati.

Nell'animo di colui che altri chiamò l'Amleto moscovita deve essere infinito il sentimento della propria superiorità e ciò è naturale: un uomo che finora ad oggi ha posseduto incontrastato il diritto più ampio di vita e di morte su tanti milioni di uomini deve sorridere al pensiero di veder un prete Gapon che domanda dei diritti per cento mila operai.

Nell'intimo dell'animo suo lo Czar non può prendere sul serio una sommossa popolare sino a che essa non giunga nel suo palazzo. È perciò che noi prevediamo tristissimi giorni per la Russia; som-

mosse sempre più vigorose, repressioni sempre più atroci, finché, finalmente, dal generoso sangue dei martiri sorgerà l'agognata libertà, senza la quale non vi ha vero progresso.

Tristissimi giorni nei quali lo Czar giuocherà una grossissima partita della quale nessuno può dire a priori quale ne sarà la posta.

L'aristocrazia e la burocrazia russa in un'altra persona invece può riporre la sua speranza: in Kouropatkine. Lui vittorioso, la tempesta interna potrà essere alquanto allontanata.

Ma ciò non può essere e non sarà: il Giappone ed il popolo russo hanno dimostrato di avere il diritto di vivere.

**2/18.**

**La battaglia di Mukden. "Caffaro", 16-17 marzo 1905.**

*Dinanzi al nodo ferroviario di Mukden si combatté dal 18 febbraio al 10 marzo la maggiore battaglia della guerra, con oltre 350.000 uomini per parte. I russi persero 90.000 uomini, i giapponesi probabilmente più dei 41.000 dichiarati. L'esercito russo si ritirò in buon ordine, ma la battaglia segnò la fine delle speranze russe di riscossa.*

*Omettiamo il successivo articolo del 17-18 marzo, La clavicola di Meyendorff.*

(N.d.C.)

L'esito della sanguinosissima lotta era da noi atteso, e se non abbiamo colto l'occasione di rinnovare i nostri pronostici all'inizio della battaglia si fu perché non siamo troppo amanti della ripetizione. Sempre, fino dai principi di questa guerra, abbiamo affermato che i russi non sarebbero mai riusciti ad ottenere sui giapponesi quella superiorità numerica, che è condizione necessaria, se non sufficiente, della vittoria, finché non si fossero decisi di avvicinarsi molto alla loro base d'operazione. Abbiamo sempre sostenuto che l'unico mezzo per tentare con qualche probabilità di riuscita la sorte delle armi era quello di tutto abbandonare per concentrarsi a Karbin; abbiamo sempre ripetuto che fu un errore andare ad incontrare i giapponesi fin sullo Ya-Lu per essere costretti, sempre ad indietreggiare: abbiamo ripetutamente detto che la ritirata su Karbin, che poteva essere un movimento di raccolta e di minaccia, avrebbe finito per essere imposta dal nemico e premuta colle baionette al tergo.

Gli avvenimenti hanno pienamente confermate le

nostre previsioni, e, se ciò può farci piacere, non ci induce tuttavia in soverchio orgoglio, giacché facile era prevedere gli avvenimenti stessi, in linea generale, per poco che si ragionasse in modo positivo senza lasciarsi trascinare dalla fantasia in discussioni più o meno bizantine.

A noi, lontanissimi dal teatro delle operazioni, ignari del valore relativo dei due eserciti, non rimaneva che un solo elemento sul quale ragionare positivamente.

Questo elemento ci era fornito dalla posizione del teatro della guerra rispetto ai due belligeranti, posizione che ci ha fatto subito vedere come sarebbe stato possibile ai giapponesi di presentare sempre la superiorità numerica; da ciò la logica deduzione, a parità di altre condizioni, di prevedere la vittoria delle armi nipponiche. Col procedere della guerra noi abbiamo potuto constatare come a vantaggio dei giapponesi si mettesse l'abile direzione dei capi, la perfetta organizzazione dei servizi, la splendida preparazione delle truppe e l'indomabile loro coraggio, mentre, a svantaggio dei russi, si ponesse invece l'incertezza, la confusione e l'inalità del comando, la mancanza di organizzazione e di preparazione, l'ostilità del paese alla guerra. Tutto ciò valse a noi per rendere certezza quello che da principio poteva ancora essere dubbio.

Al giorno d'oggi, cogli sterminati eserciti moderni, la guerra è diventata la cosa più semplice e la più difficile. Più semplice nel concetto generale perché sono oramai impossibili quelle geniali concezioni strategiche che ammiriamo nei capitani delle età passate, giacché i movimenti degli eserciti attuali



sono precedentemente stabiliti dal percorso delle grandi linee di comunicazione e di traffico, né queste enormi masse possono muoversi liberamente sul teatro delle operazioni.

Così, come avevamo detto fino da principio, abbiamo sempre visto muovere i due eserciti combattenti nella Manciuria, a cavallo della ferrovia, e, per quanto la guerra possa prolungarsi, vedremo che il nome delle battaglie corrisponderà sempre a quello d'una stazione ferroviaria. E viceversa la guerra attuale riesce la cosa più difficile da condurre per la grandiosità dei mezzi che essa impiega, per l'enorme consumo di energie di ogni sorta che essa fa. Al giorno d'oggi una guerra non si improvvisa, e le battaglie sono vinte da colui che da lungo tempo si è preparato alla vittoria, con fede costante e con diuturno lavoro. Misero quel paese che vive nella tranquilla noncuranza dell'ora presente; esso si prepara il pianto futuro, al quale saranno magro conforto le tardive recriminazioni. La colpa della sconfitta non è mai completamente del comando in capo dell'esercito che combatte; la colpa vera è più remota e meno palese in tutto quell'insieme di cose che da lungo tempo hanno preceduto la guerra. Ognuno di noi, domani o fra dieci anni, dovrà sentire, nel più profondo dell'animo, la sua piccola gloria d'una battaglia vinta e la sua parte di onta per una sconfitta ricevuta.

Non siamo mai stati caldi ammiratori di Kouropatkine né tenteremo ora, mentre appunto lo travolge la sconfitta, la sua difesa: diremo solo, per sua attenuante, che anch'esso è un prodotto dell'ambiente e che il Governo russo deve, oltre che nel generale, ricercare in sé stesso le ragioni e le cause del modo disgraziato col quale si svolse la guerra. In tutti i combattimenti che precedettero quest'ultimo, dopo la sconfitta, venne sempre assicurato, dai russi, che essa era nel loro piano, che si trattava di guadagnare tempo infliggendo al nemico le maggiori perdite, quasi che queste fossero dalla parte del vincitore. Sembrava quasi che i russi ci volessero far credere che essi raggiungerebbero la vittoria finale mettendo fuori combattimento poco a poco tutti i giapponesi validi alle armi. Dopo una battaglia perduta, approfittando della stanchezza del vincitore, i russi si fermarono sempre vicino ai giapponesi, quasi ad attendere di pigliarne delle altre e sempre ciò avvenne. Kouropatkine era un famoso generale, non perché avesse vinto, non perché avesse fatto qualche cosa, giacché fuori del ben noto proclama, altrettanto baldanzosamente emanato come miserevolmente eseguito, egli non

fece altro che attendere il buon volere del nemico, ma perché era riuscito a salvare l'esercito da un disastro. Per un tempo egli fu un Fabio temporeggiatore poi si cacciò in un magnifico organizzatore di ritirate. Dopo Liaoyang egli si arrestò dinanzi a Mukden e questa volta ancora più vicino al nemico e per ancora maggior tempo.

A quale scopo? Non si sa, ma forse per quello meschinissimo di non abbandonare Mukden. E stette fermo lunghi mesi, sempre pronto a ricevere l'attacco quando e come al nemico fosse piaciuto, aspettando pazientemente che i giapponesi facessero tutti i loro preparativi, aspettando che Port Arthur fosse caduto, che l'esercito assediante arrivasse in rinforzo al maresciallo Oyama, aspettando che giungessero sulla fronte i grossi cannoni d'assedio, oramai inutili di fronte alla ex Gibilterra russa, ed ingannando la lunga attesa con frequenti baruffe in famiglia.

Ma intanto a lui arrivarono rinforzi, è vero, ma più a chiacchiere che in realtà, e poi ne arrivavano sempre di più ai giapponesi, per la semplice ragione che questi ultimi sono meno distanti dal teatro della guerra. E ancora si comprende chi abbia il concetto di non impegnarsi finché non si sia raccolto, ma non si comprende chi ha invece quello di raccogliersi sotto il naso del nemico, potendolo questi attaccare quando la raccolta non sia compiuta.

Chi si vuol raccogliere deve mettere dello spazio fra sé e l'avversario, non v'è nessuna via di mezzo da prendere.

Ciò che ha prevalso dalla parte dei russi, in questa guerra, è sempre stato il gretto concetto della occupazione territoriale, mentre questo non significa nulla. Poco importa battere il nemico sullo Yalu, a Pin-yang, a Mukden ed a Karbin, quello che importa è batterlo. Questo attaccamento alla terra, ben meschino obbiettivo nella guerra moderna, è la ragione principale del lungo seguito di sconfitte russe, e non ha fatto altro che facilitare il compito del comando giapponese, il quale ha potuto battere e ribattere il nemico senza andare troppo lontano, senza scostarsi troppo dalla sua base di operazione.

Tutt'altro sistema tennero i russi quando riuscirono a battere il grande Napoleone; allora essi non si attaccarono mai al terreno che pure allora era il suolo stesso della santa patria, che anzi lo sgombrarono dinnanzi all'invasore, il quale fu costretto alla disastrosa ritirata dall'enorme pesantezza della sua linea d'occupazione.

Ora le parti sono invertite coll'aggravante che Kouropatkine non è Napoleone e che i giapponesi attaccano e non difendono.

Ed ora l'esercito russo, o per meglio dire quello che rimane dell'esercito russo, è in marcia verso quel Karbin di dove avrebbe dovuto prendere le mosse ed il nemico lo incalza con la baionetta alle reni, ed è nella città santa cinese, che non si volle cedere di spontanea volontà, forse per timore di decadere nel prestigio morale, che il nemico è entrato trionfante trascinando dietro il suo carro cinquanta mila prigionieri: da Tie-ling bisognerà sgombrare più che in fretta, da Tie-ling di dove sembrava che i russi avessero deciso di retrocedere per meglio balzare in avanti.

Ecco il risultato immediato dell'errore fondamentale russo, quello di non aver mai voluto mettere fra sé ed il nemico lo spazio che solo poteva concedere il tempo per provvedere a quella organizzazione alla quale non si era preveduto prima della guerra ed il risultato finale non può mancare di essere, nonostante tutte le chiacchiere millanta-

trici degli ufficiali russi, la completa vittoria degli eserciti del Mikado, fatto questo che se si poteva prevedere per lo innanzi assume ora la parvenza della assoluta certezza.

Se, come afferma il conte Cassini, il loquace ambasciatore russo a Washington, solo la vittoria delle armi russe può condurre alla pace, noi aspetteremo ancora lungo tempo la gentile apportatrice del ramo d'olivo. Vero è che il conte Cassini dice che il tempo non ha importanza; ma mai come in guerra il tempo è danaro e pare che i soliti fornitori del medesimo comincino ad averne piene, o per meglio dire, vuote le tasche, tanto è che le banche di Parigi si rifiutarono, ieri, di firmare il contratto concluso per il nuovo prestito russo, aggiornandolo finché la situazione della Russia sia rischiarata ed una certa tranquillità sia data al mondo finanziario ed al pubblico francese.

E se il Parlamento inglese può far tutto fuorché cambiare un uomo in una donna, l'Autocrate di tutte le Russie può tutto eccetto che vincere i giapponesi senza uomini, senza navi, e senza denari.

## 2/19.

### L'abbandono di Tie-ling. "Caffaro", 18-19 marzo 1905.

*Il quadro strategico è senz'altro corretto, anche se forse Douhet traccia un quadro troppo nero della ritirata russa.*

(N.d.C.)

Ieri finivamo la nostra chiacchierata dicendo che non era ancora finito e giunge quest'oggi la notizia dell'occupazione di Tie-ling per parte dei giapponesi. Il Kouropatkine telegrafa che Tie-ling venne abbandonata nel massimo ordine.

Lasciando stare da una parte l'ordine possiamo osservare che, per quanto le truppe, come dice il generalissimo, siano pronte a combattere nuovamente, pure la posizione strategica di Tie-ling sulla quale pareva da tanto tempo, che i russi volessero prendersi la rivincita, è stata evacuata, prima che il nemico vi giungesse, e, se vi furono dei combattimenti di retroguardia a sud di questo centro, furono dei combattimenti di retroguardia intesi ad

arrestare per qualche tempo l'incalzante inseguimento nemico. Pare anzi che in tali combattimenti i russi ebbero a soffrire delle gravi perdite e che l'evacuazione di Tie-ling si sia effettuata talmente in fretta che si dovettero abbandonare o bruciare grandi quantità di materiali di ogni sorta.

Si vede che il maresciallo Oyama questa volta è deciso a finirla ed è certo che non lascerà tregua ai miseri avanzi dell'esercito moscovita finché sia annientato completamente o la natura stessa imponga il riposo alle truppe giapponesi.

In questi giorni non è più una battaglia quella che si combatte, è una caccia all'uomo, senza tregua, senza misericordia.

Ogni giorno che passa debbono essere enormi perdite dell'esercito incalzato, in uomini in armi, in materiali. Questi infelici soldati, da più giorni inseguiti, debbono aver perduto la più gran parte delle loro mirabili qualità, il piccolo nemico deve sembrar loro invincibile ed essi cercheranno l'unica quiete ancor possibile nella morte o nella prigionia.

Di fronte a questa accozzaglia di uomini, oramai impegnata nel rotto terreno al nord di Tie-ling, senza un servizio di rifornimento predisposto, le

*Nota.* - Il benigno lettore avrà osservato che l'amico proto ci aiuta nel commettere strafalcioni; è da scusarsi essendo orribile la nostra calligrafia; uno però non merita perdono: un can introdotto nell'articolo di ieri che poteva proprio evitare sapendo che non concorriamo al posto di Sindaco di Milano.

truppe giapponesi, stanche, ma inebbriate dal grandioso successo, tutto potranno osare, e noi non ci meraviglieremmo se riuscissero ancora a tagliare l'unica linea di ritirata che coincida coll'unica linea di rifornimento.

Ai critici che si lamentavano che il comando giapponese non sapesse approfittare delle vittorie, rispondono i fatti.

Prima di lanciarsi a fondo contro il nemico occorreva una lunga e lenta preparazione. Bisogna pensare che tutto ciò che è giapponese in Manciuria, ha attraversato mille chilometri di mare, e che noi non possiamo che lontanamente immaginarci l'enorme quantità di bisogni ai quali occorre soddisfare per un esercito della mole di quello comandato dal maresciallo Oyama.

Si comincia ora a parlare dell'assedio di Wladiwostock; però il nostro pensiero è che tale assedio, caso mai venisse effettuato, non avverrà che quando i russi saranno completamente annientati. Di Wladiwostock i giapponesi non sanno che farsene, almeno per ora; Port Arthur e la penisola del Liao-Yang colle coste adiacenti formano una splendida base di operazioni: la flotta di Togo ha avuto il tempo di rimettersi completamente a nuovo e quella del Baltico sta rovinando le proprie macchine ed incrostando le proprie carene; a che scopo dunque distrarre della forza dall'obbiettivo principale che è sempre l'esercito nemico?

La Russia ufficiale ci annunzia che la guerra seguirà: i telegrammi ci danno per certa la mobilitazione di altri 400 mila uomini.

Pur trascurando le difficoltà d'ogni natura, che una tale mobilitazione può incontrare in Russia nel momento attuale, noi ci domandiamo candidamente: e dove si concentrerà questo nuovo esercito? Noi abbiamo il brutto vezzo di tarpare le ali della nostra alata fantasia con dei calcoletti meschini, ma utili. La Transiberiana famosa, a detta degli stessi russi, ed è certo un po' troppo, ha una potenzialità di 14 treni al giorno. Di questi 14 treni certamente non più della metà potranno essere impiegati pel trasporto delle truppe, giacché gli altri si dovranno impiegare per quello degli svariatissimi materiali; ora una armata di circa 100 mila uomini necessita pel suo trasporto in ferrovia di circa 300 treni, 400

mila uomini riempiranno quindi 1200 treni che, defluendo a 7 al giorno, impiegheranno 171 giorni e cioè circa 6 mesi solo per transitare. Se si aggiunge il mese necessario per viaggio osserviamo che non è possibile, quando anche se si avessero i 400.000 uomini pronti a partire, farli giungere sul teatro della guerra prima di 7 mesi, e, si noti bene che noi riteniamo questo limite di tempo come un minimo assoluto, e che l'esperienza del periodo già trascorso della guerra non fa che confermare le nostre asserzioni.

Ora, perché questa nuova armata possa formarsi è necessario che il suo punto d'arrivo sia totalmente lontano dai giapponesi che questi non possano arrivarvi finché l'armata stessa non sia tutta raccolta. Ci spieghiamo: se i Russi intendessero per esempio concentrare questo nuovo esercito a Karbin non lo potrebbero, per la semplice ragione che a Karbin i giapponesi possono giungere fra due mesi, e fra due mesi i russi avrebbero concentrato solo 60 o 70 mila uomini.

Occorrerebbe dunque concentrare il nuovo minacciato esercito più indietro di Karbin e molto; siccome poi è anche probabile che i giapponesi non si spingano oltre Karbin, così il nuovo esercito russo, dovrebbe una volta formato, marciare incontro al nemico.

Tutto ciò è molto poetico ma pochissimo pratico, per cui noi, anche per le altre considerazioni d'ordine finanziario e di politica esterna ed interna che abbiamo tralasciato per amore di brevità, riteniamo che il nuovo esercito russo sia da mettersi a paro della flotta del Baltico e che, al massimo non farà che una finta partenza.

È necessario rassegnarsi a ciò che inevitabile. Oramai la vittoria finale per la Russia è impossibile; necessita che essa pieghi la superba cervice: oramai, tutto essendo inutile ad ottenere uno scopo positivo, il sangue che sarà ancora versato ricadrà interamente sulle coscienze di coloro che si ostineranno in una guerra senza speranza.

Si rammenti una buona volta lo Tzar che fu lui il padrino del Congresso per la Pace e stenda una mano a questa vecchietta che da tanto tempo si nasconde il viso inorridito dal tragico spettacolo al quale è costretta ad assistere.



2/20.

**Dopo. "Caffaro", 31 maggio - 1° giugno 1905.**

*Il 27 maggio la flotta russa del Baltico dell'ammiraglio Rozestvenskij fu distrutta dalla flotta giapponese dell'ammiraglio Togo nello stretto di Tsushima. Le forze contrapposte erano equilibrate sulla carta, ma una parte delle navi russe erano antiquate e tutte logorate dalla lunga navigazione e quasi sempre mal comandate. Otto corazzate e tre incrociatori russi vennero affondati, quattro corazzate si arresero, tre incrociatori si rifugiarono in porti neutrali e soltanto due incrociatori e due posamine riuscirono a raggiungere Wladivostock.*

(N.d.C.)

Ci siamo astenuti di unire la nostra debole voce al discordante coro dei critici d'ogni paese, durante il periodo che ha preceduto la grande battaglia navale odierna; prima di tutto, perché avevamo già chiaramente ed esplicitamente manifestato, da lungo tempo, il nostro pensiero; in secondo luogo, perché ci parve puerile il discutere e l'arzigogolare intorno allo svolgersi effettivo di un avvenimento futuro per giudicare del quale mancavano i dati di partenza.

Verso la metà del dicembre dell'anno scorso, terminavamo un nostro articolo con queste testuali parole, che ci piace riportare:

«L'invio della squadra del Baltico nell'Estremo Oriente, date le circostanze in cui venne fatto, fu un errore; esso non avrà nessuna influenza sull'esito della guerra, perché finirà coll'essere un sacrificio inutile e, si può prevedere fin d'ora che così debba avvenire, perché, dovunque, ma specialmente nella guerra moderna, è semplicemente il più forte quello che vince. Ora, per la squadra del Baltico, è perfettamente inutile fare solo del danno alla flotta mikadiale, mentre qualunque danno apportatovi da quella di Port Arthur, sarebbe stato di grande efficacia; per l'ammiraglio Rojestvensky è condizione di vita una vittoria rapida, completa e definitiva, ed, egli, tale vittoria non potrà riportarla».

Noi non potevamo certo prevedere quando, dove e come l'ultimo sforzo navale russo sarebbe stato annientato, ma potevamo esprimere il nostro pensiero sull'andamento generale della futura lotta e ciò senza contare i cavalli-vapore e senza pesare i proiettili delle due flotte avversarie; e nell'animo nostro era talmente radicata tale convinzione che

scrivemmo delle affermazioni recise, che non ci avrebbero lasciato adito a nessuna scappatoia, nel caso in cui gli avvenimenti si fossero svolti in senso contrario alle nostre previsioni.

Non creda, l'amico lettore, che noi facciamo tutti questi discorsi per dimostrargli la nostra furberia; noi non ci vantiamo che di quel grano di senso comune che mamma natura ha avuto la graziosa bontà di fornirci; chiunque si fosse fermato alla considerazione spassionata delle cose, avrebbe logicamente concluso come noi.

La guerra è un fatto eminentemente semplice e con tal nome noi definiamo una delle innumerevoli specie di lotta che costituiscono la vita di tutte le cose create, ed in ogni lotta vince il più forte.

Resta dunque solo a giudicare quale delle parti contendenti sia la più forte, per prevedere la vittoria di questa. Ora, nella presente guerra, molti si sono lasciati ottenebrare la serenità del giudizio confondendo la forza dello stato potenziale con quella impiegabile, ed abbagliati dalla grandezza del colosso moscovita, di fronte alla piccolezza delle isole fiorite, hanno creduto nella vittoria russa. Costoro, certo alquanto miopi, hanno visto Paolo Pons in lotta con un ragazzo, ed hanno scommesso pel campione mondiale, senza accorgersi che il magnifico lottatore aveva i piedi e le mani strettamente legate e che quindi era destinato a prendersela di santa ragione.

Questi ultimi tempi furono fecondi per la critica militare, la quale presentò la singolare particolarità di essere tanto più pettegola quanto meno ebbe fatti e notizie sulle quali basarsi. Perciò tutti i giornali, dai più posati ai più seriamente umoristici, riportarono le più strampalate elucubrazioni della solita corte dei critici competenti, le più immaginose fantasie dei personaggi meglio informati, i più maestosi *canard* dei corrispondenti più abili in questo grazioso ramo dell'ornitologia.

Basandosi essenzialmente sul fatto che di Rojestvensky non se ne sapeva nulla e di Togo meno ancora, tutti questi signori cercarono di trarre delle precise e logiche deduzioni da tale positivo punto di partenza, determinarono gli scopi dei due ammiragli, fissarono il modo col quale ognuno di essi avrebbe cercato di raggiungere lo scopo rispettivo, la tattica navale che avrebbero impiegato, la zona nella quale sarebbe avvenuta la battaglia, l'epoca ed il suo esito.



Per la teoria delle combinazioni qualcuno di essi avrebbe dovuto imbrogliare nel segno, e su questo noi crediamo che ognuno di essi sperasse; ma la sorte fu loro avversa e parrebbe quasi che Rojestvensky e Togo si siano messi d'accordo per far loro uno scherzo di cattivo genere; di fatto nessun d'essi pensò che Togo lasciasse entrare i russi nel mar del Giappone allo scopo di chiuderveli e che Rojestvensky vi entrasse allo scopo di affondarsi.

Mai forse come nella presente circostanza il silenzio sarebbe stato d'oro per gli egregi nostri confratelli, giacché mai come in questa occasione, mancano tutti quei dati precisi che solo possono dar luogo ad una logica deduzione. Il vastissimo campo di battaglia dalle infinite vie ed il tragico silenzio dei due ammiragli, impedivano a chiunque di trarre presagi sul dove e sul quando l'estrema lotta sarebbe stata combattuta. Un solo presagio poteva essere espresso, quello della sconfitta russa o presto o tardi, ma questo doveva originare, non dall'osservazione del momento presente, ma da tutto il complesso delle situazioni e degli stati di fatto precedenti ormai noti a tutti.

Noi non dividiamo l'entusiasmo provato da qualcuno pel gesto magnifico dell'ammiraglio russo. Egli soldato, ha eseguito l'ordine ricevuto, certo con disciplina, non sappiamo se con fede. La sua missione non venne raggiunta, questo solo sappiamo di positivo, giacché essa era di vincere la flotta mikadiale e non quella di farsi affondare.

Una quasi impossibilità contrastava l'effettuazione della sua missione e perciò noi non possiamo muovere alcuna critica all'ammiraglio dello Tsar, giacché non vi è potenza d'uomo che possa, in una guerra navale, sopperire alla deficienza delle navi e dei marinai. Diciamo solo che esageravano coloro che affermavano rappresentare già un primo successo russo la presenza della flotta del Baltico nel mare della Cina.

Questa infelicissima flotta si avanzò, colla dovuta lentezza, finché trovò benevoli aiuti e finché non trovò alcuno che gli contrastasse il passo, e, così essendo, noi non troviamo davvero motivi da magnificare una impresa, nata forse più da un

sentimento di pertinace orgoglio che da un calcolo della fredda ragione.

Dalla parte giapponese non possiamo riscontrare nulla di nuovo né che si allontani da quella fermezza o da quella sicurezza di azione che informa tutta la loro azione guerresca in questa epica lotta.

Nessuna spavalderia, nessuna agitazione, ma una calma e serena preparazione atta a fronteggiare, nelle migliori condizioni, il minacciato evento.

Osservare il nemico tenendosi coperti, aspettarlo al varco inevitabile nel punto più pericoloso per lui e più favorevole per essi, al momento buono lanciarglisi addosso colla massima forza disponibile; tale fu la semplice tattica dell'ammiraglio Togo. L'immane sforzo del governo russo fu dunque un sacrificio inutile; anzi dannoso. Materialmente il bel genio moscovita si risolverà, oltre alla perdita di costosissime navi, in un aumento di indennità di guerra da pagarsi all'odiato nemico; moralmente, il prestigio russo esce ancora più depresso dall'odierno disastro, senza contare che, purtroppo, dalle notizie che fino ad ora ci sono pervenute, sembra che, neppure questa volta, la marina russa abbia combattuto secondo le sue gloriose tradizioni.

Ed ora? Le nostre idee sono note ai pazienti lettori; già da tempo siamo d'avviso che sarebbe utile di smetterla. Noi non diremmo mai questo se si trattasse dei russi di una guerra combattuta allo scopo di difesa del proprio paese, e c'inchineremmo reverenti dinanzi ad ogni sforzo fatto per respingere lo straniero oltre i confini della patria, ma qui si tratta di una guerra coloniale, la quale ha già assorbito e distrutto il meglio delle forze e delle energie del grande impero, e siccome una guerra coloniale è in fondo una speculazione economica, così è logico ed è giusto di abbandonarla prima di essere da essa tratti al fallimento.

L'umanità è stanca di sangue sparso senza uno scopo evidente ed impellente e rivolge ansiosa gli sguardi all'enigmatico arbitro della vita di tanti esseri ignari, temendo che Egli, *pollice verso*, le procuri il raccapriccio di un'altra inutile ecatombe nei piani mancesi.

2/21.

**Esteti? "Caffaro", 2-3 giugno 1905.**

*Anche se l'ammiraglio Rozestvenskij non era personalmente imputabile per essersi arreso ai giapponesi, perché gravemente ferito nello scontro, la condotta delle operazioni navali russe giustifica complessivamente le severe critiche di Douhet.*

*La distruzione della sua ultima flotta da guerra convinse il governo zarista a chiedere la pace, che, grazie alla mediazione degli Stati Uniti, fu ottenuta in settembre a condizioni onorevoli.*

*Douhet non ebbe però a commentare la conclusione della guerra, perché questo è l'ultimo suo articolo rinvenuto della serie apparsa sul "Caffaro" nel 1904-1905.*

(N.d.C.)

A costo di incorrere nella taccia di *esteti* che l'egregio critico del massimo giornale milanese affibbia a coloro ai quali ripugna di vedere una squadra perduta e gli ammiragli salvi, diciamo francamente che ci ha fatto una cattivissima impressione l'apprendere che l'ammiraglio Rojestvensky si è lasciato far prigioniero, insieme al suo stato maggiore, dai giapponesi.

A noi non spetta di giudicare l'uomo e la nostra condanna o la nostra assoluzione importano meno di niente; ciò che interessa è il principio.

Ora noi affermiamo che il comandante di una nave da guerra non è mai autorizzato, da nessuna circostanza di combattimento, ad arrendere la sua nave al nemico.

E questa affermazione noi non la facciamo per un senso di puro estetismo o perché la nostra immaginazione sia abbagliata dalla poesia di un bel gesto; la facciamo perché la riteniamo, invece che estetica, utilitaria; perché siamo convinti che chi cede la sua nave al nemico, compie un atto contrario al proprio imprescindibile dovere, contrario alla missione affidatagli, contrario all'economia della guerra.

Noi non andiamo affannosamente a cercare le possibili circostanze attenuanti perché riteniamo, *a priori*, che un atto di tal genere non ne ammetta alcuna.

Una piazza forte finisce sempre per essere presa, perché, per quanta sia la buona volontà del suo comandante, giunge sempre quell'ora in cui il nemico, in difetto di una resa, penetra nella piazza di viva forza. Ma perché una piazza si arrenda è

necessario che il comandante di essa sia autorizzato a farlo; di sua iniziativa, ed è norma comune in tutti gli eserciti, non deve mai farlo. E poi la conquista di una piazza non può, in modo assoluto, evitarsi, perché non è possibile farla d'un tratto scomparire dalla faccia della terra.

Ma una nave? Noi non domandiamo al suo comandante l'annegamento volontario od il taglio della carotide all'uso giapponese; domandiamo solo che egli impieghi tutte le armi, che il suo paese gli ha dato, contro il nemico, e che, nel caso disperato, sottragga al nemico una preda, che non è solo un trofeo, ma che può diventare una nuova arma rivolta contro il suo paese; faccia questo, poi si salvi o perisca, poco importa.

La mancanza di coesione, d'istruzione, di capacità negli equipaggi, possono essere attenuanti se si vuol andare alla ricerca di una colpa o di un demerito per una subita sconfitta; non lo possono essere nel caso che consideriamo.

Fra gli episodi che si narrano relativamente all'assedio di Port Arthur vi è quello di una brigata di fanteria giapponese, che, in ritirata, venne respinta all'attacco dal fuoco della propria artiglieria. Vero o non vero, resta possibile. Se dunque, sulla terra ferma, è possibile impiegare tali mezzi energici, non lo è forse su di una nave, dove lo spazio è ristretto, dove non vi è fuga né nascondiglio possibile, dove il comandante premendo un bottone può dar fuoco alla Santa Barbara?

Non ci si venga a raccontare di ammutinamento od altre imposizioni; se gli equipaggi fossero stati convinti che l'unica speranza di salvezza consisteva nel vincere, molto probabilmente avrebbero meglio combattuto.

Evvia! La teoria antiestetica del critico milanese, sarà comoda, ma è sommamente pericolosa. Colui al quale è affidato l'alto onore di guidare una nave al combattimento deve, è vero, anzitutto, proporsi lo scopo primo di vincere o per lo meno di fare il maggiore danno al nemico, ma deve anche, se occorre, saper permettersi il lusso del bel gesto estetico.

A qual punto della battaglia, a qual grado di avaria, può, nel terribile momento della mischia, attraverso lo scatenarsi dei fulmini terrestri, decidere il comandante di una nave che è giunto l'istante della resa?

Si noti poi ancora che non vi è neppure il bisogno,

nel caso generale, di ricorrere all'estremo espediente del tuffo finale, perché se ne incaricherà il nemico; ma, finché una nave galleggia, rappresenta una quantità non trascurabile per l'avversario, a meno che non sia passata nelle sue mani.

Se si pretende dai fuochisti delle navi da guerra che, durante il combattimento, attendano al disimpegno delle loro umilissime funzioni, nel fondo delle stive, lontani dall'ebbrezza e dalla febbre della lotta, ignari di quanto si svolge sotto il cielo, pronti ad affondare senza speranza di scampo, si può pretendere da un ammiraglio che non abbandoni la nave se non quando questa abbandona lui, per scendere al fondo della gran coppa.

Per quanto pessimisti mai avremmo preveduto una simile fine alla disgraziatissima squadra del Baltico, ma ancor meno avremmo immaginato che il comandante di detta squadra, avrebbe, in tal modo, ammainata quella bandiera che, issata quasi nove mesi fa, a Cronstadt, sul *Souvaroff*, era stata salutata da tante benedizioni e da sì gran fremito di speranze.

Pur tuttavia un'altra volta, nel corso di questa guerra, abbiamo dovuto rilevare un fatto che ci apparve strano, e fu nell'occasione della sortita della squadra di Port Arthur e del conseguente sbandamento della medesima, fuggente a rifugiarsi nei porti neutri. Anche allora, contrariamente all'opinione di molti, trovammo, diremo così, strano, che dei comandanti di navi avessero avuto, come primo obbiettivo, la conservazione della linea di galleggiamento. Comprendiamo, e comprendevamo anche allora, che la conservazione della linea di galleggiamento è cosa essenziale per una nave qualunque, ma dato il fatto che per conservare questa fu necessario consegnarsi in mani neutrali, ciò che, per l'effetto nella guerra, equivaleva perderla, ci parve, e ci pare ancora, che sarebbe stato meglio perderla infliggendo dei danni al nemico.

Eppure, anche allora, ci fu qualcuno che pensò e scrisse essere stato utile il salvataggio di quelle navi, a quel prezzo; riducendo, quasi, ad una meschina questione d'indole finanziaria un avvenimento importante ed influente sull'esito d'una guerra di questo genere.

Tutto ciò avviene perché si hanno molte e molte idee false sulla guerra, vi si fa sopra troppa poesia invece di trattarla come una cruda realtà.

Vincere, vincere, deve essere lo scopo unico della

guerra; sembra una sciocchezza il dirlo: caspita! Tutto il mondo lo sa; ma pochi, pochissimi operano nel senso di raggiungere questo unico scopo.

Certamente in tutti è il desiderio di vincere, ma non basta; bisogna operare in modo da riuscirvi, mettendosi nelle migliori condizioni per raggiungere lo scopo. Ora qui sta il difficile; ed i russi non lo fecero mai, né per terra né per mare.

Cominciarono una guerra, come l'attuale, senza preparazione e senza la conoscenza delle forze avversarie, non mettendosi quindi nelle migliori condizioni per vincere; non vollero cedere l'invaso territorio mancese che lembo a lembo, e combatterono perciò sempre in condizioni di forze inferiori, non mettendosi quindi nelle migliori condizioni per vincere; per mare, una prima volta, la squadra di Port Arthur, invece di cercare di apportare il maggior danno al nemico, cercò la salvezza nei porti neutri e nella trappola di Port Arthur, quantunque fosse noto che la squadra del Baltico aveva ricevuto l'ordine di marciare al nemico, non operando quindi nel miglior modo per permettere a tal squadra di vincere poi; la squadra del Baltico, soccombente nello scontro con quella di Togo, si arrendeva in parte, provocando così, a breve scadenza, un accrescimento delle forze nemiche reduci dallo scontro stesso, operando quindi in modo assolutamente contrario al conseguimento della suprema finalità della guerra: quella di vincere.

In tutta la serie di queste nostre chiacchierate noi ci siamo studiati di evitare sempre le personalità poiché nulla importano le persone singole in un fenomeno d'una sì grande vastità quale è una guerra moderna, alla quale concorrono popoli interi. Se il sottile analizzatore tagliando, sminuzzando e sviscerando giunge a ritrovare la causa di una sconfitta in un calcolo nella vescica del comandante in capo, sarà tanto di guadagnato per l'industria delle acque minerali; noi invece del microscopio impieghiamo il cannocchiale a rovescio e ricerchiamo la causa di una guerra perduta abbracciando, finché ce lo permette la debolezza della nostra potenza visiva, il complesso organismo della nazione soccombente. Là, e non altrove sono le cause profonde della vittoria e della sconfitta; i generali vittoriosi, oggi, possono essere abili, ma sono certamente sempre fortunati di essere nati nel paese che ha loro preparato la gloria.

## **CAPITOLO TERZO**

### **Il nodo della nostra questione militare, 1908**





### 3.

#### **Il nodo della nostra questione militare, 1908.**

*Studio inedito, datato "La Spezia, febbraio 1908", rinvenuto tra le carte di Douhet consegnate dalla vedova, signora Gina Douhet Casalis, al Museo del Risorgimento di Milano, che le conserva nell'Archivio Guerra, b. 125, n. 6935, f.C.*

*Si tratta di una copia dattiloscritta di pp. 42, in buono stato di conservazione, con correzioni a mano, assai irregolare nell'uso delle maiuscole (parzialmente uniformate dai curatori del volume).*

*Lo studio è citato e brevemente riassunto da E. Canevari (Vita e opere del gen. Giulio Douhet, "La Stampa", 1938, 17 luglio).*

*Ogni popolo ha il governo che si merita  
e si merita l'esercito che ha.*

#### **I.**

La forza armata di una nazione costituisce quel mezzo che la nazione stessa impiega come *ultima ratio* per far valere i propri diritti o per sostenere le proprie pretese.

Non è oggetto di questo studio il discutere se l'esistenza ed il mantenimento di questa forza armata sia un bene od un male, e, se un male, sia necessario o no. Il fatto è che ogni nazione compie dei sacrifici per costituirsi e mantenersi una forza armata. La forza armata, o potenza militare di una nazione, funziona, rispetto alle relazioni esterne di essa, in tempo di pace, con azione potenziale, in tempo di

guerra, con azione diretta. Questa duplice azione è tanto più efficace quanto maggiore è la potenza militare che la nazione possiede. E perciò noi assistiamo al crescendo affannoso della potenza militare di quelle nazioni che sentono più fortemente il valore dei propri diritti, e che aspirano a pretendere ai primi posti sulla scena del mondo. Al giorno d'oggi le guerre non sono che il cozzo formidabile di due nazioni lanciate l'una contro l'altra da una divergenza essenziale di interessi. Naturalmente, in tale lotta, ogni nazione cercherà di esplicare la massima sua potenza, né vi è modo alcuno di limitare artificialmente, in qualche misura, la potenza che i combattenti potranno esplicare, come non sarebbe possibile mettere di fronte, per una lotta mortale, due uomini, ed imporre ad ognuno di essi di impiegare solo la metà della propria forza.

I fattori della energia di una nazione sono gli uomini ed il denaro, ed ogni nazione costituisce la propria potenza militare impiegando uomini e denaro; e poiché l'organismo nazionale ha, nella vita normale, altre funzioni oltre quella di difendersi e di imporsi, così, a questa, dedicherà una parte sola delle proprie energie, riserbandosi di impiegarle tutte nei periodi di crisi.

Il fissare l'aliquota delle energie nazionali destinata a produrre la potenza militare dipende da una somma di considerazioni che qui non è il caso di discutere. Certo è che, data tale aliquota, essa deve

essere spesa in modo da ottenere il massimo rendimento.

Studiare come debbano essere spese le energie che una nazione dedica alla preparazione ed al mantenimento della propria potenza militare perché questa risulti massima è lo scopo del presente lavoro.

## II.

La forza armata di una nazione esercita una funzione potenziale in tempo di pace in quanto che è capace di agire direttamente in tempo di guerra. Poiché, fino ad ora almeno, la guerra viene combattuta per terra e per mare, la potenza militare si divide in due grandi branche: Esercito ed Armata. Esercito ed Armata non sono dunque che le parti di un tutto unico, parti distinte solo dalla speciale attrezzatura richiesta dalla diversità degli elementi sui quali sono destinate ad operare. Affinché il tutto riesca armonico è necessario che le parti siano fra di loro proporzionate, che fra esse corrano le più intime relazioni, e che l'opera dell'una si concreti coll'opera dell'altra.

Le energie nazionali che vengono dedicate alla costituzione ed alla conservazione della potenza militare debbono essere ripartite fra l'Esercito e l'Armata in modo che il prodotto di questi due fattori risulti massimo. La risoluzione di questo problema estremamente complesso è una sola, e tutte le volte che da tale risoluzione ci allontaneremo noi otterremo sempre un rendimento inferiore a quello che si potrebbe ottenere colla stessa spesa di energie; avremo quindi una soluzione economicamente errata.

Certo, il risolvere in modo matematicamente esatto il complesso problema è cosa difficilissima, poiché esso contiene una grande quantità di termini disparatissimi e di incognite alle quali necessita dare valori probabili, ma è anche certo che per cercare almeno di avvicinarci il più che sia possibile alla esatta soluzione, è necessario prendere in esame il problema nel suo complesso, e non separatamente nelle sue parti, per non perdere di vista l'unità dello scopo al quale si tende.

Poiché, in definitiva, la somma delle energie che una nazione intende spendere per la sua potenza militare si può rappresentare con una cifra concreta, la somma ad essa potenza destinata, così tale cifra rappresenta il primo e più importante termine del problema, ed è logico che essa venga determinata per la prima. Una volta fissata questa somma non resterà che dividerla in due parti, una destinata

all'Esercito ed una all'Armata, in modo che il prodotto dei due fattori sia massimo.

Questa via così semplice e così logica non è da noi seguita e noi arriviamo invece a stabilire i bilanci dell'Esercito e dell'Armata per vie tortuose e capricciose. Nel nostro Parlamento qualche volta si ode parlare di Esercito e di Marina da Guerra, mai si sente trattare della potenza militare complessiva dello Stato.

I due fattori di essa vengono considerati come completamente indipendenti l'uno dall'altro e due speciali ministeri ne reggono le sorti. Ognuno di questi ministeri agisce per conto proprio senza curarsi affatto dell'esistenza dell'altro, qualche volta l'uno agisce contro l'altro. Ognuno d'essi, ci si passi la frase, tenta tirar l'acqua al suo mulino, e ciò per una serie di ragioni naturali ed umane dipendenti semplicemente dal fatto di essere due; ed essi funzionano spesso come enti antagonisti, ognuno per proprio conto cercando di strappare alle Camere le maggiori concessioni, anche, se occorre, a danno dell'altra.

È naturale che con un simile sistema non sia possibile, se non per caso, di giungere a stabilire quella giusta proporzione fra Esercito e Marina che è indispensabile per ottenere la massima efficienza. E ciò non è possibile perché il Parlamento, che è il supremo arbitro nei dibattiti fra i ministeri della Guerra e della Marina, non viene mai chiamato a considerare il problema della potenza militare nel suo complesso, ma semplicemente nelle sue parti; perché esso non è abbastanza illuminato sulla questione che ha lati profondamente tecnici, perché esso si lascia facilmente trascinare da considerazioni che non toccano affatto il problema e commuovere dalle parole ampie e tornite, sì che basta che uno dei due ministri sia più eloquente dell'altro perché dalla sua parte venga a pendere il piatto della bilancia troppo sensibile.

Il dissidio che incomincia a manifestarsi fra le supreme autorità che reggono le sorti dell'Esercito e della Marina da Guerra, dissidio che è qualche cosa di mezzo fra concorrenza e rivalità, si propaga in basso sino alle ultime propaggini dei due organismi che vivono in una stretta vicinanza senza mai toccarsi, sì che, in ultima analisi, ci si trova di fronte a due enti completamente distinti, i quali, quantunque tendano in definitiva ad uno stesso scopo, vi tendono senza accordo e sostegno reciproco, con quanto danno del risultato finale è facile immaginare.

Tolto lo scopo finale, lontano, ideale, Esercito e

Marina non hanno nulla di comune, nessun legame visibile, nessuna relazione profonda; ognuno d'essi vive di vita propria e l'uno non sente fortemente quanto gli sia necessaria l'esistenza e la potenza dell'altro, ambedue nutrono la convinzione d'essere il fattore più importante della vittoria, nessuno dei due è convinto che il punto decisivo, sul quale occorre battere il nemico per annientarlo, può essere sulla terra o sul mare a seconda di circostanze da essi indipendenti.

L'Esercito ignora quello che fa la Marina e la Marina non vuol sapere quello che fa l'Esercito, tutto ciò che, indipendentemente dalle due specialità di forza armata, potrebbe essere comune, è diverso, almeno per forma e per colore.

Tutti soldati di una medesima nazione, tutti al servizio della stessa Patria e dello stesso Re, sono separati da una infausta linea di bagnasciuga che li divide come un profondo vallo attraverso il quale non è gettato ponte alcuno.

E prova di ciò è l'assenza assoluta di affiatamento fra ufficiali di terra e di mare, qualunque sia il loro grado; assenza di affiatamento che si può facilmente rilevare osservando il carattere di perfetta urbanità e di mancanza assoluta di cordialità che distingue le poche relazioni che corrono fra di essi, e noi crediamo non esagerato l'affermare che l'ufficiale di mare italiano si sente più fratello d'armi di un suo collega della marina inglese che di un ufficiale di terra, come un ufficiale dei nostri alpini si sente più vicino ad uno dei chasseurs des Alpes che ad un collega di mare.

Questo stato di cose, che viene trascurato così leggermente, e che arreca in tempo di pace gravissimi danni economici e morali, diventa assolutamente esiziale in tempo di guerra, perché il profondo sentimento di cameratismo e di stima nel valore reciproco non può imporsi né nascere ad un dato momento, ma deve sorgere da salde e ferme radici che abbiano avuto tempo di ramificarsi profondamente nel terreno comune; e noi vedremo ripetersi ancora quanto già accadde presso di noi e presso altre nazioni, nelle quali si verificarono gli stessi fenomeni; vedremo cioè Esercito e Marina lottare ciascuno per proprio conto, l'uno senza preoccuparsi dell'altro laddove non si troveranno a contatto, in contrasto, l'uno contro l'altro, là dove il contatto insolito provocherà insuperabili attriti; ognun d'essi pur combattendo nel santo nome della Patria, ma colla visione, per gli uni, che la Patria è in mare, per gli altri, che la Patria è in terra.

Abbandonando, pur senza dimenticarlo, questo facile e triste pronostico, e risalendo alle origini del male ripeteremo che esso va cercato nell'assenza di un ente unico, ben chiaro e ben definito, che regga con unità di criteri e di vedute la potenza militare dello Stato; nella mancanza di una alta e spassionata autorità che sia libera di affermare dinanzi alle Camere ed al paese che per la difesa della nazione occorrono battaglioni e navi; e nella presenza invece di due autorità costrette dalla loro stessa esistenza a tentar di far prevalere la maggiore efficienza delle navi sui battaglioni, o viceversa. Il risultato errato che così si ottiene non dipende dagli uomini, ma bensì dal sistema, come sempre accade per tutto quanto procede da un governo quale è il nostro, nel quale necessariamente gli uomini non possono essere che il portato dei sistemi. E contro i sistemi, i quali funzionano automaticamente, che occorre lottare quando conducono a risultati erronei dei quali gli uomini non sono responsabili, poiché gli uomini passano ed agiscono nella direzione che i sistemi loro imprime. L'avere due ministri, uno per l'Esercito ed uno per l'Armata, è un sistema sbagliato perché contrario a quel carattere di unità di direzione, di lavoro e di azione che è indispensabile fattore di vittoria, e tale sistema produrrà sempre conseguenze dannose, quali che siano gli uomini preposti al governo dell'Esercito e della Marina. Perciò, finché noi lo conserveremo, non ci sarà possibile di ottenere il massimo rendimento dalle energie che spendiamo per costituirci e conservarci la nostra potenza militare.

### III.

Il problema che si presenta alla nazione, una volta che essa abbia stabilito quanto intende spendere per la propria potenza militare, è perfettamente simile al problema che si impone a qualsiasi azienda industriale, e cioè quello di ottenere il massimo rendimento dalla somma impiegata.

Ad un gruppo di capitalisti che, disponendo di una certa somma e di una certa caduta d'acqua, si riunisce in società per la produzione di energia elettrica, si presenta il problema di produrre la massima quantità di energia compatibile coi mezzi di cui dispone; similmente ad una nazione che dispone dei suoi cittadini e di un dato bilancio militare si presenta il problema di ottenere la maggiore efficienza di forza armata compatibile coi suoi mezzi.

I due problemi non differiscono che nella vastità



degli scopi ai quali si tende.

Quale sistema impiega la società industriale per risolvere il suo? Gli azionisti si eleggono un consiglio di amministrazione al quale è affidata la cura della buona amministrazione dei beni sociali. Detto consiglio discute l'andamento generale dell'azienda, giudica dell'opportunità o meno dell'aumento o della diminuzione del capitale sociale e delle notevoli modificazioni da introdursi nell'industria, eccetera; ed affida la più stretta sorveglianza amministrativa ad un consigliere delegato scelto nel suo seno. Poiché il consiglio d'amministrazione è composto, in genere, di finanziari e non di persone tecniche, la direzione tecnica è affidata a persona che può essere anche assolutamente al di fuori della società, e che prende il nome di direttore tecnico. Naturalmente, avendo la direzione tecnica una grande importanza sul risultato dell'azienda, il consiglio di amministrazione ricerca l'opera di persona adatta e pari allo scopo. Non per ciò il direttore tecnico ha la licenza di fare e disfare a suo talento; mentre gli viene lasciata ampia libertà nella determinazione dei particolari, deve esso chiedere l'autorizzazione del consiglio per tutto quanto tende a produrre profonde modificazioni all'andamento dell'industria, esponendo le ragioni che confortano le proposte di nuovi provvedimenti. Il consiglio ascoltate le ragioni tecniche prende i provvedimenti che crede più opportuni, avuto riguardo anche a considerazioni di altro genere e nelle quali il tecnico non può entrare. Periodicamente viene convocata l'assemblea generale dei soci, nella quale viene discusso il bilancio che comprende la gestione trascorsa, lo stato attuale dell'azienda e le previsioni per il futuro, e proposto il dividendo che rappresenta il rendimento dell'azienda e che dà norma ai soci di giudicare del suo andamento più o meno proficuo. La legge vieta la presentazione dei bilanci fittizi e l'amministrazione è opportunamente sindacata.

Esistono dunque due organi ben distinti, uno amministrativo ed uno tecnico, il primo controllante l'opera del secondo; è possibile ai soci rendersi esatto conto dell'andamento della società.

Come si regola invece la nazione nei riguardi della sua forza armata? Eletto il consiglio di amministrazione, che è costituito dalla rappresentanza nazionale, nel seno di questa vengono nominati i ministri della Guerra e della Marina, i quali dovrebbero rappresentare i consiglieri delegati. Fin qui il parallelismo esiste, ma qui si arresta. I ministri della Guerra e della Marina sono enti amministra-

tivi e tecnici e riuniscono perciò in una due funzioni non solo disparate ma antagoniste. Il metodo usato dalla nazione trovasi in arretrato su quello adottato dalle società industriali, poiché noi sappiamo che un organismo è tanto più evoluto quanto più sono differenziate le sue funzioni.

Facendo, per ora, astrazione da quanto già dicemmo relativamente al danno di possedere due ministri distinti per uno scopo unico, esamineremo i danni che derivano dall'avere ciascuno di essi funzioni amministrative e tecniche.

I ministeri militari sono, politicamente parlando, ministeri di secondaria importanza poiché tutta la questione politica che su di essi si riflette si riassume in quella che riguarda lo stabilire la somma da devolversi al proprio bilancio, dopo di che tutta la loro funzione si risolve ad essere esclusivamente tecnica ed amministrativa. La loro funzione politica è ancora diminuita dal fatto che i bilanci militari sono fissati dai presidenti del Consiglio prima ancora che i ministri militari vengano scelti, che anzi essi vengono scelti su questa base.

Ciò non implica che la caduta di un gabinetto, anche una caduta che avvenga per una questione completamente indipendente da quella militare, non trascini con sé i ministri della Guerra e della Marina; pur non mutandosi nel successivo gabinetto la politica militare.

Dovendo detti ministri esplicare funzioni amministrative e tecniche dovrebbero possedere, in alto grado, qualità amministrative e tecniche, ciò che è difficile riscontrare nella stessa persona. Facendo anche astrazione da ciò, ed ammettendo che si possano sempre trovare, felicemente riunite, in una sola persona tali qualità, noi potremo ancora domandarci come, nella stessa persona, una potrà controllare l'altra.

Il ministro, tecnicamente, riconosce che il cannone è invecchiato, ma, amministrativamente, osserva che il cambiarlo importa una spesa, la quale, considerata politicamente, non è opportuna e non lo diventa che quando l'opinione pubblica la impone; allora necessita accontentare, d'urgenza, la grande chiacchierona, combattendo fra difficoltà tecniche ed amministrative che si contrastano, e tentando di assicurare il paese che si è scelto il miglior cannone e lo si provvede col contratto più conveniente. Il ministero approva il progetto della nave, la costruisce nei propri arsenali, paga i fornitori secondo contratti da lui fatti, la collauda coi propri mezzi ed è naturale che quando galleggia sull'azzurro del mare debba sostenere che più bella, più

opportuna, più economica nave non possa esistere sulla vasta superficie delle acque.

Sollecitato da tre forze che agiscono in direzioni quasi opposte e con intensità variabile, il ministero politico, amministrativo e tecnico, non può seguire una linea di condotta ben definita ed a velocità costante, è costretto invece a proseguire a sbalzi, or qua or là, con moto capriccioso ed obbediente alla mutevole direzione ed intensità della risultante delle forze che ad esso sono applicate, e, nonostante il capriccioso cammino, trovasi costretto ad affermare che è il migliore per raggiungere lo scopo. Tale sistema produce quindi, automaticamente, la costante ripetizione, sotto forme diverse, della celebre frase: Non manca neppure un bottone da uose.

Vi sono altre considerazioni da fare. La funzione potenziale che esplica la potenza militare di una nazione durante il tempo di pace, per quanto importantissima, non appare con evidenza agli occhi di tutti, perciò accade che, nei lunghi periodi di pace, la nazione, poco alla volta, viene a disinteressarsi della propria potenza militare, non scorgendone chiaramente l'utile immediato. Questo fenomeno, che si verifica naturalmente dovunque in diversa misura, si manifesta con grande larghezza presso di noi italiani che siamo un popolo tacile ai pronti entusiasmi, ma incapace di guardare con occhio sereno e saldo volere verso il futuro, lieti del bel sole che oggi risplende, ed incuranti della tempesta che può scatenarsi domani.

Il minimo interessamento che noi prendiamo per tutto quanto ha tratto alla preparazione alla guerra, che essendo cosa brutta offende il nostro senso estetico e ci induce a mettere la testa sotto l'ala, è ancora diminuito dal fatto che tutto quanto riguarda Esercito e Marina viene avvolto misteriosamente in una specie di fittissimo velo costituito da quella ormai vieta segretezza, sotto l'egida della quale è antica tradizione mantenere quanto concerne la potenza militare. Avviene di conseguenza che il paese si accontenta facilmente delle dichiarazioni dei ministri competenti, perché tecnici, e, più oltre non cercando, si addormenta nella fiducia di aver compiuto tutto il suo dovere, salvo a risvegliarsi di soprassalto ed a piangere tutte le lagrime dei suoi occhi allo scoppiare della crisi.

E ancora: la potenza militare di una nazione non può manifestarsi in modo completo che nella guerra, e quindi solo dopo una guerra si può giudicare del valore reale di un Esercito e di una Armata; ma la guerra è un esperimento che non si può fare

semplicemente collo scopo di valutare il proprio Esercito e la propria Armata, e quando si è costretti a farlo non si è più in tempo a porre rimedio agli inconvenienti che l'esperimento pratico mette in luce.

Le amministrazioni militari possono perciò agire indipendentemente dal controllo continuo ed efficace della nazione, mentre tutte le altre amministrazioni dello Stato, oltre che all'interessare più direttamente e più immediatamente il paese, ne subiscono la stretta sorveglianza.

Se l'amministrazione delle Poste e dei Telegrafi, se quella Ferroviaria o quella delle Finanze, non funzionano bene, il paese se ne accorge immediatamente dai danni che subisce, e si mette a gridare, ed obbliga il governo a mutar sistema. Nessun fatto evidente, nessun danno imminente, svela invece al paese che la sua potenza militare non è quale dovrebbe essere; nessuno apre gli occhi al paese; non i ministri, che logicamente non possono accusare sé stessi di cattiva amministrazione, non coloro che da essi dipendono che hanno il dovere del silenzio.

E ancora: colui che viene incaricato di formare un gabinetto ha naturalmente prefissato nella sua mente un programma militare. Le spese militari, appunto perché non producono un rendimento chiaro, evidente, imminente, sono subite di mala voglia e, se da qualcuno sono ritenute semplicemente un male, dagli altri sono ritenute un male necessario, ma sempre un male. Nasce da ciò la tendenza comune di stiracchiare il più che è possibile su tali spese, per cui, in genere, il programma militare di un capo gabinetto si riduce a spendere il meno possibile facendo la miglior figura possibile; in tal modo si accontentano coloro che vogliono spendere poco e coloro che amano sembrar forti.

Deriva da ciò che il programma militare dei presidenti dei consigli non si limita ad una cifra, e cioè alla somma che intende spendere per la forza armata, ma si concreta tecnicamente colla determinazione della parvenza di forza che con tale cifra si deve ottenere.

Con un tale programma, completamente determinato, si procede alla ricerca degli uomini che lo accettino, e, poiché tante sono le teste tanti sono i pensieri, si trovano le persone che accettano, e che colla loro veste tecnica assicurano il paese che tutto procede nel miglior modo possibile; non tenendo affatto conto dell'opinione di tutte quelle persone che sono di opposto parere. Ne risulta di conseguenza che, in realtà, non viene messo a

capo del governo dell'Esercito o della Marina colui che si ritiene essere il miglior tecnico o il più adatto, ma semplicemente il tecnico che, concordando nelle idee del presidente del Consiglio, accetta le determinate condizioni che gli sono offerte.

E ancora: Esercito e Marina non sono organismi che si possano formare né modificare di un tratto, sia per la loro complessità, sia perché i provvedimenti che per essi si prendono hanno effetto a lunga scadenza. Essi sono organismi che debbono evolvere, ma questa evoluzione deve essere continua e graduale senza scosse e senza convulsioni. Perciò è un grave danno che essi dipendano tecnicamente dal volere di persone che vengono a trovarsi, come di passaggio, alla loro testa.

La sorte dei ministri militari dipende da cause da essi indipendenti. Essi sorgono all'orizzonte, percorrono una traiettoria più o meno breve e cadono come astri di orbita capricciosa, non ben definita e retta da leggi mal conosciute. Possono darsi due casi: o essi giungono sull'orizzonte orientati, oppure no; con un fardello pieno, oppure vuoto di idee. Nel primo caso urge ad essi mettere in atto le proprie idee il più rapidamente possibile e prima dell'inevitabile e sempre presente tramonto, nel secondo caso la durata della traiettoria è impiegata nell'orientamento, e la burocrazia agisce.

Convulsione, nel primo caso; ristagno, nel secondo; evoluzione mai.

Caduto un astro, un altro ne sorge, ma ben difficilmente percorre la traiettoria del precedente, di qui le scosse e gli urti.

Come si può ragionevolmente pretendere che con un simile sistema Esercito e Marina risultino quali dovrebbero essere, come pretendere che così facendo le nostre energie siano spese nel modo migliore? Nessuna macchina, per quanto perfetta, può conservarsi e fornire un alto rendimento se non la si fa lavorare con un giusto regime; se la si lascia oggi neghittosa ad arruginirsi per imprimerle domani un impulso superiore ai suoi limiti di resistenza, dandole dopo dimani, e di un tratto, il movimento nel senso contrario.

E per non essere fraintesi ripetiamo ancora una volta che la colpa è del sistema e non degli uomini, i quali mutano mentre il sistema permane ed agisce automaticamente ed inesorabilmente.

Se Napoleone I vivesse oggi, molto probabilmente sarebbe collocato in posizione ausiliaria per limiti di età da capitano, ma, anche ammesso che venisse nominato ministro della Guerra in virtù delle sue

eccelse qualità tecniche ed amministrative, non potrebbe far nulla di veramente proficuo in prò della forza armata, in causa della precarietà dell'ufficio dipendente dalla capricciosa volubilità del vento politico, e perché il sistema dopo di lui produrrebbe un ministro che non sarebbe più lui. Le situazioni politiche possono variare ed è logico che esse abbiano una influenza nella politica militare dello Stato, ma qualunque sia la situazione politica il problema tecnico militare resta immutato, ed è quello di ottenere il massimo rendimento dal denaro speso. Il governo può assumere qualunque gradazione, dal nero più cupo al rosso più acceso, ma qualunque sia la sua gradazione un fucile rimarrà sempre un fucile, ed una corazzata una corazzata. La buona risoluzione del problema tecnico non può variare, è una, ed una sola, ed è l'unica che bisogna cercare, l'unica nella quale bisogna perseverare.

Per ottenere ciò non vi è che un mezzo: scindere completamente la funzione politica amministrativa da quella tecnica. La prima potrà mutare a seconda della politica imperante nel paese, la seconda dovrà rimanerne completamente estranea ed evolvere per gradi come qualsiasi altra tecnica. Queste due funzioni dovranno quindi essere esercitate da due enti indipendenti d'uno dall'altro, il primo mutevole, il secondo continuo.

#### IV.

Si dirà che, embrionalmente almeno, questa organizzazione esiste e che i due enti sopra accennati sono concretati dai ministri e dai capi di Stato Maggiore; e lo si dirà tanto più ora che sembra si sia iniziata l'era di borghesi assunti ai ministeri militari.

Ma ciò non è, perché non esiste una divisione di attribuzioni ben netta né una indipendenza decisa, e, se lo fosse, sarebbe ancora un metodo errato. I capi di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina sono rivestiti di alcune funzioni tecniche, diremo così, d'ordine; sono legati da una stretta dipendenza ai rispettivi ministri dai quali sono nominati, giudicati e se occorre, revocati, e funzionano come organi consultivi dei ministri, quando questi vogliono ascoltarli.

Non molto tempo fa accadde in Francia che un ministro della Guerra, assunto a quel posto per aver combattuto una battaglia politica, fulgida quanto si vuole, ma certo non tecnico militare, propose e fece approvare una legge di reclutamento contro il parere del Generalissimo che, fiera-



mente, abbandonò il supremo comando. A quel Generalissimo la Francia avrebbe, in caso di guerra, affidato le sue sorti nel modo più completo e più assoluto, in tempo di pace non lo richiese del suo parere neppure su di una questione di reclutamento. Poteva darsi che l'opinione del Generalissimo fosse errata, ma è certo che egli non poté far udire al paese le ragioni sulle quali la fondava, e non è certo che il provvedimento preso dal ministro fosse il più opportuno, specie dopo l'atto del Generalissimo, il quale, è logico ammetterlo, qualche cognizione militare doveva possedere. Il sistema è ottimo per non udire ciò che contraria.

L'affidare tutta la funzione tecnica ai capi di Stato Maggiore sarebbe un errore, anche ammesso che essi potessero essere completamente indipendenti dai ministri. Prima di tutto la scelta degli uomini da preporre a così alto ufficio risulterebbe difficilissima poiché difficilissimo riesce il giudicare la capacità ad operare di uomini che non operano, ma solo vi si preparano, e tanto più difficile riuscirebbe in quanto che l'abilità tecnica di tali uomini dovrebbe esser giudicata da persone non tecniche. In secondo luogo mancherebbe sempre alla funzione quel carattere di continuità indispensabile alla evoluzione ordinata, ed in fine l'autorità di tali persone non sarebbe fortemente sentita dal paese, e la loro voce potrebbe sembrare qualche volta interessata e partigiana, come quella di uomini che appartengono ad una classe speciale.

Invece è necessario un organo di grandissima autorità, insospettabile di agire per fini politici o partigiani, di indiscutibile competenza tecnica, le cui funzioni non si arrestino e non mutino per la morte o per l'invecchiarsi di un uomo, capace di procedere per una linea continua verso il progresso, indipendente dalle mutazioni politiche, e che funzioni come consigliere del paese e del Parlamento.

## V.

Come già esponemmo è nostra profonda convinzione che per ottenere il massimo rendimento dalle energie che la nazione spende in prò della forza armata, è necessaria unità di governo e la separazione delle funzioni politico-amministrative da quelle tecniche.

Un solo ministero quindi, che per intenderci chiameremo della Difesa Nazionale, per quanto riguarda la parte politico amministrativa, ed un Consiglio supremo della Difesa Nazionale per quanto riguarda la parte tecnica. Perché si manifesti subito chia-

ramente il nostro pensiero e si scorga come il Consiglio che noi proponiamo differisce dalla Commissione suprema per la Difesa dello Stato già esistente, diremo subito che il Consiglio supremo dovrebbe venire così composto:

- (a) Un dato numero di Senatori eletti dal Senato.
- (b) Un dato numero di Deputati eletti dal Parlamento.
- (c) Il Capo di Stato Maggiore di Sua Maestà il Re.
- (d) Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito.
- (e) Il Capo di Stato Maggiore della Marina.
- (f) Un dato numero di Ufficiali Generali ed Ammiragli.

Come si vede, dalla composizione di tale Consiglio, noi non desideriamo affatto l'imposizione dell'elemento militare, desideriamo unicamente costituire un ente di autorità talmente elevata da non poter essere discussa, desideriamo di poter mettere a contatto, più che sia possibile, l'elemento militare colla nazione.

Alle sedute di tale Consiglio potrebbero, ed in qualche caso dovrebbero, intervenire il presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri degli Interni, degli Esteri, e della Difesa Nazionale.

Il primo problema che il Consiglio supremo verrebbe chiamato a risolvere sarebbe quello della ripartizione del bilancio della difesa nazionale nelle due parti spettanti l'una all'Esercito e l'altro all'Armata, prendendo in esame la questione nel suo complesso.

Questo risolto, passerebbe a discutere i bilanci parziali, venendo in tal modo a stabilire il miglior impiego delle somme destinate ai due grandi fattori della potenza militare.

Il Consiglio supremo non avrebbe, naturalmente, alcuna funzione legislativa, ma semplicemente una funzione consultiva. Una funzione consultiva sì, ma non rispetto al ministro, ma bensì rispetto alle Camere ed al paese. Il Consiglio dovrebbe poter dare pareri e formulare proposte di sua iniziativa, o dietro richiesta del ministro della Difesa o di un certo numero di Deputati o Senatori, e questi pareri e proposte dovrebbero essere rese pubbliche, per mezzo di relazioni. La rappresentanza nazionale conserverebbe inalterata la sua funzione legislativa, e nel Consiglio supremo non troverebbe che un organo capace di illuminarla in questioni molto ardue per la maggior parte degli uomini parlamentari. Il Consiglio dovrebbe inoltre funzionare come organo capace di rappresentare sempre al paese ed al Parlamento il vero e genuino stato delle cose, agendo come una commissione d'inchiesta perma-



nente. Il Consiglio supremo provvederebbe alla nomina del Capo di Stato Maggiore di Sua Maestà il Re, dei Capi di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina e delle più alte cariche militari ed esso potrebbe procedere a queste nomine con sicurezza di giudizio, perché avrebbe agio di conoscere e valutare le persone che si trovano nel suo seno. In tal modo il ministro della Difesa Nazionale, liberato dal grave peso tecnico e della enorme responsabilità di nominare i capi della forza armata, potrebbe risolversi ad essere unicamente un buon amministratore del bene pubblico.

D'altra parte il Consiglio supremo diventerebbe ben presto un vivaio di ministri della Difesa poiché gli uomini politici che di esso verrebbero a far parte facilmente si impraticherebbero delle più importanti questioni militari. Naturalmente allo scoppiare della guerra il Consiglio verrebbe sciolto, poiché in guerra è necessario il Comando unico, il quale, solo, e nella più ampia libertà deve agire.

## VI.

L'organizzazione del supremo governo della potenza militare verrebbe dunque ad essere così costituita:

- 1° Ministero della Difesa Nazionale.
- 2° Consiglio supremo della Difesa Nazionale.
- 3° Capo di Stato Maggiore di S. M. il Re.
- 4° Capo di Stato Maggiore dell'Esercito.
- 5° Capo di Stato Maggiore della Marina.

Al ministero della Difesa Nazionale spetta tutta la funzione politica amministrativa riflettente la potenza militare dello Stato.

Dopo aver discusse le questioni che lo interessano nel seno del Consiglio supremo, il ministro propone alle Camere il bilancio complessivo, la ripartizione di tale bilancio e tutti i provvedimenti legislativi inerenti alla forza armata nazionale, secondo le idee che crede sostenere. Cura che le somme stanziare siano rettamente amministrate.

Il Consiglio supremo:

- (a) Discute tutte le questioni che hanno attinenza colla politica militare del paese e presenta le sue conclusioni alle Camere per mezzo di relatori;
- b) Presenta, periodicamente, alla presidenza delle Camere una relazione sullo stato effettivo delle forze di terra e di mare aggiungendovi le proposte che crede del caso;
- (c) Procede alla nomina delle altissime cariche militari;
- (d) Discute ed indica l'indirizzo generale da darsi alla preparazione alla guerra.

Il Capo di Stato Maggiore di Sua Maestà il Re (ossia l'Ufficiale che assumerebbe il supremo comando delle forze di terra e di mare quando questo non fosse assunto da Sua Maestà il Re) procederebbe allo studio della preparazione alla guerra delle forze di terra e di mare, in unione ai Capi di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina, secondo le direttive approvate dal Consiglio supremo.

Un organo centrale, dunque, in stretto contatto fra paese e forza armata, che elabori l'alimento fornito dalla nazione alla potenza militare, con criterio unico e con saggia misura, distribuendolo, man mano, fin alle ultime sue ramificazioni.

I vantaggi di questo sistema su quello in uso sono grandissimi ed evidenti.

Il Consiglio supremo, composto di uomini parlamentari eletti dalle due Camere e dalle più alte cariche delle milizie di terra e di mare, è un organo politicamente indipendente, per quanto non politicamente indifferente, appunto perché di esso fanno parte personalità politiche.

Esso Consiglio presenta carattere di continuità e di progressività, poiché i suoi membri mutano sia pel mutare dell'indirizzo politico, sia pel succedersi delle persone che vengono successivamente a rivestire le più alte cariche militari, e perciò l'indirizzo che il Consiglio può imprimere alla costituzione della potenza militare deve necessariamente risultare evolvente, ma evolvente in modo cauto e ponderato senza scosse e senza convulsioni, metodo questo che è assolutamente necessario trattandosi di agire su organismi dotati di un grandissimo momento d'inerzia, quali sono l'Esercito e la Marina, condizione della quale, oggi, non si tiene conto alcuno, con gravissimo danno della potenza militare della nazione.

Il Consiglio supremo, risultando composto di eminenti personalità politiche e di eminenti personalità militari, servirebbe a saldare quel vincolo che dovrebbe unire strettamente il paese e la sua forza armata con immenso vantaggio dell'uno e dell'altra, farebbe scomparire quel vago senso di diffidenza, che per quanto ingiusto pure esiste, e tiene l'uno distante dall'altra, ed abolirebbe il sospetto che la forza armata voglia formare una casta a sé.

La presenza del Consiglio delle personalità parlamentari è logica perché la potenza militare di una nazione non consiste unicamente nella sua forza armata, ma si concreta invece con tutte le energie morali e materiali della nazione, come è logica in esso la presenza delle più alte autorità militari, le

quali debbono portare, nel seno del Consiglio, l'ausilio della loro scienza e della loro esperienza. Solo un Consiglio così formato, nel quale si troveranno riuniti e nel quale lavoreranno per raggiungere uno stesso scopo i rappresentanti delle attività civili e militari della nazione, potrà, con serenità e competenza assoluta, preparare la nazione al gravissimo cimento della guerra; ed in tale consiglio il paese potrà riporre piena e completa la sua fiducia poiché avrà la certezza che in esso non possono allignare interessi sospetti.

Il Consiglio supremo mentre servirà a rinsaldare l'unione fra il paese e la sua forza armata, formerà e manterrà saldi e stretti gli indispensabili vincoli che debbono legare Esercito e Marina, poiché questi due fattori della potenza militare verranno a dipendere da un unico centro direttivo e perché questo fatto dimostrerà chiaramente, agli occhi di tutti, la necessità assoluta della loro costante e fraterna cooperazione; Esercito e Marina non si sentiranno più, come ora avviene, enti completamente separati e distinti, non saranno più due alberi radicati nello stesso terreno, a breve distanza l'uno dall'altro, e cercanti, ognuno, di raccogliere la maggior quantità di aria e di rugiada, si sentiranno invece come due rami potenti di uno stesso albero, staccantisi da uno stesso saldissimo ceppo, con una unica radice largamente penetrante nel sacro suolo della Patria.

Il paese e la rappresentanza nazionale troveranno nel Consiglio supremo un ente capace di esporre la verità senza riguardi di indole politica, ed è certo che la conoscenza della verità è l'unica norma per bene sapersi regolare. Esso Consiglio funzionerà rispetto alla forza armata come l'opinione pubblica funziona rispetto alle altre amministrazioni dello Stato, o, se meglio si vuole, come una commissione d'inchiesta permanente.

La causa prima dello stato in cui oggi si trova l'Esercito sta nel fatto che il paese non ha mai potuto vedere chiaramente le cose alla cruda luce della verità. I mali che travagliano l'Esercito, moralmente e materialmente, non sono comparsi tutto ad un tratto, essi hanno avuto un lungo periodo di incubazione, ma il paese non se ne è accorto che quando essi sono venuti ad assumere delle forme evidenti nella loro brutalità. Se il paese fosse stato illuminato prima, se qualcuno gli avesse predetto a qual punto si sarebbe fatalmente giunti, esso avrebbe prima provveduto; e l'illuminarlo non sarebbe stata cosa difficile se chi era al caso di farlo non fosse stato costretto nei ceppi del sistema

erroneo. E paese e Parlamento hanno compreso così bene che il sistema non permetteva alla verità di uscire dal suo profondo pozzo, che hanno dovuto ricorrere ad una inchiesta per operare la difficile estrazione. Ma, purtroppo, l'inchiesta è un provvedimento transitorio; anch'essa passerà e le cose ritorneranno fatalmente allo stato di prima, se il sistema non cambia; perché se il provvedimento è utile non renderlo permanente?

## VII.

Naturalmente noi non possiamo sapere tutto quello che l'inchiesta rivelerà al paese, ma possiamo, fin d'ora, affermare che la causa prima di quanto l'inchiesta rivelerà consiste nell'erroneo sistema da noi seguito, e che, tale essendo la causa, i mali persisteranno, o si rinnoveranno, finché il sistema non verrà cambiato.

La stessa malattia morale che lentamente si è propagata nelle file degli ufficiali, non ha altra causa e non può risanarsi con altro rimedio. Ed a questo proposito ci sia permesso far notare che il disagio morale di cui soffre il corpo degli ufficiali non dipende unicamente dalle cause che volgarmente si indicano, e che sono, più o meno, di indole materiale.

Tali cause, naturalmente, sono saltate più facilmente all'occhio dell'osservatore superficiale, ma è necessario che noi cerchiamo di guardare più in fondo. Come già accennammo, il nostro sistema ha, se non prodotto, certo agevolato il verificarsi del profondo disinteressamento del paese verso l'Esercito; e l'Esercito ha sofferto, in tutti i modi, dell'abbandono nel quale è stato lasciato per lunghi anni, abbandono che ha prodotto il rilasciamento di tutti quei vincoli di disciplina e di saldezza che costituiscono la vera forza dell'Esercito.

L'ufficiale italiano, anche quello animato dai più nobili ed elevati sentimenti di devozione e di sacrificio, più che per sé, è rimasto scosso per quello che ha visto accadere attorno a sé. Gli hanno detto: lavora e taci; la tua missione è così nobile e così grande che ti deve bastare. Ed egli ha accettato con orgoglio e con riconoscenza sottomettendosi, con animo lieto e sereno, ai sacrifici che la missione gli impose, finché poté aver fede nell'esistenza di essa, finché non l'assalse il dubbio di inseguire una chimera. E la sua fede fu scossa, ed il dubbio s'infiltrò nell'animo suo, quando vide la sua opera circondata dall'indifferenza generale quando notò che nessuno, né in alto né in basso, lo sorreggeva nel suo faticoso cammino, quando si accorse che

l'istrumento che gli avevano affidato irruginiva senza che alcuno se ne curasse, quando giudicò che l'unica sua poesia poteva essere la morte, non la vittoria, sul campo. Allora gran parte della sua idealità cadde, e sopra di essa s'impose la dura e pesante realtà della vita che lo trascinò a considerare il suo stato come un mestiere qualunque.

È solo rinnovando la fede nella sua altissima finalità che si potrà ricondurre il deviato sul retto cammino, dal quale non avrebbe mai dovuto essere distolto.

E perché l'ufficiale ritrovi la sua fede è necessario che senta che egli lavora realmente per qualche cosa di altissimo, per qualche cosa che interessa la nazione intera; e perché l'ufficiale non venga turbato e deviato dall'ambiente che lo circonda, perché si conservi rispettoso al principio d'autorità che attorno a lui è sconosciuto, perché si mantenga disciplinato mentre attorno a lui non esiste disciplina che contro lo Stato, è necessario che il suo spirito venga elevato, che lo circondi l'amore della nazione, che il suo scopo possa tutto assorbirlo.

Non basta dire: l'ufficiale deve sentire la poesia del suo stato, occorre che questa poesia abbia un oggetto poetico; non basta dire: l'ufficiale deve essere disciplinato, è necessario possa aver fede che la disciplina è arma contro il nemico, non contro sé stesso; non basta dire: l'ufficiale deve sottoporsi serenamente a sacrifici morali e materiali, occorre che senta l'amore pel quale deve sacrificarsi; non basta dire: l'ufficiale si rassegna a perdere una parte della propria libertà perché gli altri cittadini possano più ampiamente godere, è necessario che la libertà dei cittadini non giunga alle licenze di sputargli in faccia; non basta dire: l'ufficiale deve tacere, occorre non prenderlo per la gola per farlo gridare.

Perché un altissimo sentimento del dovere possa facilmente e sicuramente albergare nel cuore dell'ufficiale è indispensabile che qualche cosa di altissimo tale sentimento sospinga e trattenga; è indispensabile che esso si possa convincere di appartenere ad un'Esercito fatto per la guerra e non possa pensare che l'Esercito al quale appartiene sia fatto per tutto, eccezionalmente per la guerra.

Si dice che ogni popolo ha il governo che si merita e si può aggiungere che si merita l'Esercito che ha, perché, al giorno d'oggi, l'Esercito non è che un semplice riflesso della nazione. Ma questo riflesso può essere più o meno veritiero a seconda del metodo che si impiega per ottenerlo, ed il metodo da noi impiegato è certo il più adatto per ottenere

una riflessione contorta e caricaturale. Per quanto non sia possibile affermare che in Italia esista un elevato spirito militare, si può pur tuttavia asserire che ciò dipende, fra l'altro, anche dal fatto che il metodo da noi seguito è il meno idoneo a mantenere in vita quel poco spirito militare che pure esiste. Nulla in Italia induce ad amare l'Esercito. In Francia vi è chi oltraggia la bandiera e chi reverente la saluta, presso di noi vi è chi cerca infangarla e chi non le rivolge attenzione alcuna. Là l'odio e l'amore, qui l'odio e l'indifferenza forse peggiore, per le sue conseguenze, che non l'odio netto e dichiarato.

Il buon cittadino italiano crede fermamente di aver compiuto tutto il suo dovere quando ha concorso colla sua borsa alle spese militari e nessuno gli dice che questo è il minimo dei suoi doveri, nessuno gli dice che, oltre al suo denaro, l'Esercito e l'Armata hanno diritto al suo amore ed alla sua costante ed affettuosa premura. E se ciò è in parte dovuto al nostro particolare carattere nazionale, scettico ed incurante di quanto non ci urge prossimamente, è dovuto anche al sistema che tende a disinteressare ancor più completamente il cittadino dalle cose militari e ad addormentare il paese in una tranquillità ingannevole e fallace. Quanto il paese potesse trovare nel Consiglio supremo un ente che francamente e chiaramente gli dicesse le cose come vanno, senza sottintesi politici, senza adornare la cruda verità di pietose menzogne; quando tale Consiglio, composto di uomini eminenti sia borghesi che militari, gli parlasse caldamente ed appassionatamente delle cose militari, il paese si convincerebbe che l'Esercito e l'Armata non sono cose estranee a lui, che sono invece membra essenziali del suo stesso corpo, e potrebbe giungere a scuotere la sua apatia e la sua indifferenza.

Questo, e non altro occorre per sanare i mali dell'Esercito, i mali latenti e palesi: Amore.

Se la nazione si interesserà amorevolmente all'Esercito ed all'Armata a tutto potrà essere rimediato, se invece crederà rimediarsi col denaro non avrà che a pentirsi del suo errore. Col denaro si compensa la prestazione del braccio e della mente, coll'amore quella del cuore.

Col denaro si paga l'opera del ferroviere e del professore, di coloro che, prestata l'opera loro, si considerano completamente liberi di agire contro lo Stato che li mantiene; l'amore solo può pretendere la devozione assoluta e la spontaneità del sacrificio.

Il regime parlamentare, la parola stessa lo dice, è,



senza alcun giuoco di parole, il governo di coloro che parlano, perché, in tale regime, è naturalmente ascoltato chi parla, non inteso chi tace. Poiché in tale regime debbono esistere, per la sicurezza di tutti, organismi costituiti da persone che hanno l'obbligo di tacere, perché queste persone non vengano sopraffatte e calpestate, è indispensabile esista un ente che possa parlare per loro, senza subire influenze di altri interessi.

Se si vuol ottenere che quelle persone tacciano per convinzione e non per costrizione, se si vuole che esse vivano indifferenti nell'ambiente urlante e stravincente che le circonda, è necessario che le governi una giustizia retta ed inflessibile e intendiamoci, una giustizia distributiva, non punitiva. Non si lamenti la madre della indifferenza del figlio, del quale ha pur soddisfatto i materiali bisogni, quando non lo ha circondato di quella tenerezza amorosa che sola riscalda l'animo ed il cuore.

### VIII.

L'organizzazione del governo della potenza militare, quale noi desidereremmo, non può urtare contro nessuna convinzione politica.

Qualunque questa sia, poiché e finché si spendono annualmente ingenti somme di denaro, poiché tutti i cittadini debbono pagare il loro doppio tributo alla formazione della potenza militare, è logico che queste energie forniscano il massimo rendimento possibile.

Noi non crediamo che esista un muro divisorio fra paese e caserma, e ne è prova il fatto doloroso che i sistemi che sono in auge nel paese hanno preso piede nella caserma, ma vorremmo che fossero più stretti i legami che certo ora non uniscono saldamente la parte al tutto.

La potenza militare della nazione non è che il braccio armato di questa, braccio che non potrà mai essere forte e valido se forte e valida non è la nazione, ma che può anche atrofizzarsi per mancanza di alimento se in esso non scorrerà vivo e rutilante il sangue del corpo. Occorre dare al cuore un eccitante, capace di farlo più fortemente pulsare, capace di fargli sospingere, caldo e sano, il liquido vitale fino al pugno che stringe la spada. Il Consiglio supremo della Difesa è appunto l'eccitante occorrente pel cuore dell'Italia nostra, perché le sue pulsazioni si facciano più ampie e più potenti, ed il sangue vivificante riscaldi fortemente la giuntura che unisce il braccio al corpo, e per mille canali penetri a rianimare fin le ultime cellule.

Noi non vogliamo che la nazione faccia per la sua

forza armata un sacrificio più grande di quello che deve, desideriamo semplicemente che il sacrificio che fa sia realmente fruttifero; desideriamo esista qualcuno che ci dica francamente e spassionatamente: l'arma che impugnate è buona, oppure, è cattiva, per poterci regolare in conseguenza e non arrischiare la nostra vita, baldanzosamente, nella fallace credenza di aver fra le mani un'arma potente, e trovarci invece un catenaccio.

Se almeno il sistema ingannasse anche i vicini, *transeat*, ma, purtroppo, non trae in inganno che noi, i nostri vicini avendo troppo interesse di conoscere come vanno le cose nostre ed essendo così facile il conoscerle.

Il sistema da noi propugnato varrebbe certamente a rinsaldare la compagine della nostra potenza militare, certamente i denari spesi per la nostra forza armata sortirebbero un migliore rendimento e ciò contrarierebbe quei partiti per cui lo spender bene non è che una maschera sotto la quale si può facilmente nascondere la sistematica denigrazione dell'Esercito e dell'Armata. Pazienza, contro costoro che tendono alla propria elevazione per mezzo dell'avvilimento del paese, non è il caso di discutere, poiché non si discute con chi parla una lingua a noi sconosciuta.

Per essi il legame che deve correre fra l'elemento militare ed il paese non è legame di reciproca stima e di profondo affetto, no, è semplicemente comunanza di costumi, è il mezzo per introdurre nell'Esercito e nell'Armata il dispregio d'ogni principio d'autorità, il mezzo per dissolvere ogni sentimento di disciplina.

Una sola autorità essi riconoscono, la loro, una sola disciplina: quella che lega attorno a loro, rigidamente, gli inconsulti dei quali si fanno comodo sgabello. E stolti son essi poiché, quando i loro metodi venissero a prender largo piede nell'elemento militare, si giungerebbe a quel vero militarismo che sussegue ogni periodo di anarchia.

Solo un Esercito forte, esente da tale politica, non ricorrente a mezzi d'imposizione piazzaiuola, retto con saggezza e giustizia, permette che in una nazione moderna esista piena, completa ed assoluta libertà. Guai se la forza armata perde di vista lo scopo pel quale fu creata e giunge a pensare che è necessario si faccia giustizia da sé; guai, poiché allora essa potrebbe posare sul desco comune la sua spada, divenuta infame, ma pur sempre minacciosa e chiedere, arrogantemente, la porzione più grossa. Per tutti adunque è utile, anzi necessario, che l'Esercito e l'Armata siano forti materialmente e



moralmente. Si combatta contro di essi lottando contro le spese che per essi si sopportano ed ognuno sappia le conseguenze che ne risulteranno, ma non si mini subdolamente l'organismo della potenza militare corrompendone il sangue con lenti e sottili veleni. E vi sia qualcuno che possa levare alta e libera la voce contro la nefasta campagna antimilitarista più bassa e più pernicioso, campagna questa che non deve essere ammessa finché è ammesso che forza armata esista.

Lo Stato spende centinaia di milioni all'anno per mantenere l'Esercito e l'Armata, ammettendone, per questo solo fatto, la loro necessità; perché lo Stato permette l'azione, pregiudizievole ai suoi interessi, di persone che tendono, in ogni modo, a scalzare l'edificio che esso con tanta fatica cerca di innalzarsi? In nome della libertà? Oh! non si prostituisca la nobilissima parola. Nessuno è libero di danneggiare il proprio vicino. Se un disgraziato qualunque entra nell'altrui podere, lo si condanna di santa ragione e lo si chiama ladro, ma se un farabutto qualunque penetra nell'ingenuo cuore dei nostri figli e ne deturpa l'animo, oh! allora è un uomo libero che esercita una libera propaganda di idee.

E così, mentre si grida che più delle corazze e dei baluardi valgono i saldi petti dei soldati, si permette, indifferenti, che in quei petti morda profondamente un rettile velenoso che sarebbe così facile schiacciare. Certamente che riuscirebbe facile schiacciare se si potesse scuotere l'apatia e l'ignavia di coloro che assistono indifferenti allo sperpero delle migliori loro energie, perché mai vedono, e non vi è nessuno che loro indichi, che il male fatto all'Esercito od all'Armata non è male fatto ad una casta speciale, ma al paese; perché non vi è nessuno che senta che l'insulto fatto alla propria bandiera, che la bava lanciata sul soldato, è insulto e sputo a lui diretto.

Il paese deve scuotersi e schiacciare sotto il suo potente tallone la viscida verminaglia che osa strisciare ai suoi piedi, e i cittadini tutti, consci una buona volta dei propri più vitali interessi, debbono svolgere il loro disprezzo contro coloro che nel santo nome della libertà tradiscono impunemente la Patria, poiché traditore della Patria è chiunque tenti, in qualsiasi modo, scuotere la compagine della sua difesa ed esporla più facilmente alle offese del nemico, poiché traditore della Patria è tanto chi vende il piano di una fortezza quanto chi indebolisce ad arte l'animo dei suoi difensori.

E se non vogliamo esser sentimentali, siamo almeno

pratici. Il danno che costoro fanno alla potenza militare si risolve in una diminuzione della sua efficienza. Poiché se ci accontentiamo di questa efficienza minore è più logico che noi l'otteniamo spendendo meno, che non spendendo di più e lasciandoci rubare.

Ma anche per ottenere questo scopo è necessario un ente, politicamente indipendente, che sovrasti al governo della nostra potenza militare, e che colla sua gran voce, alta e sicura, indichi al paese il bisogno di procedere ad una disinfezione morale. I ministri del giorno d'oggi sono un poco nelle condizioni di Gulliver che, per quanto legato da sottilissimi fili, non poteva muovere dito.

## IX.

È nostro profondo convincimento che nulla di veramente e stabilmente proficuo potrà ottenersi a meno di un mutamento radicale dei sistemi odierni. Certo il nostro convincimento ha ben poco valore, ma noi preghiamo il lettore di voler considerare se le verità e le ragioni esposte non conducano logicamente ad esso.

I mali che affliggono l'essenza della nostra forza armata hanno le loro origini in cause molto profonde e non potranno essere sanati che con rimedi che agiscano profondamente. Il corpo si presenta debole, fiacco, emaciato, lo spirito è depresso, per un vizio funzionale dell'organo centrale. Tutti i nostri cerotti, tutti gli empiastri, i calmanti e gli eccitanti non faranno che ritardare la crisi finale se non avremo il coraggio di procedere ad una operazione chirurgica che valga a liberare il cervello dal tumore che lo comprime.

Che cosa vogliamo noi? Guardare ben in faccia il problema che ora ci si presenta e sanare radicalmente l'ammalato, oppure allontanare il pericolo imminente e ritornar quindi al nostro sonno incosciente?

Noi abbiamo indicato l'esistenza del tumore e la sua sede, ed abbiamo proposto l'operazione che riteniamo necessaria, altri potrà proporre una più adatta per quanto a forma, poiché lo scopo da ottenersi non può variare, e deve esser quello di stringere i legami fra Esercito e Marina, sottraendoli nel tempo stesso dalla dipendenza diretta, per quanto riguarda il lato tecnico, dei ministri.

Non crediamo con ciò di aver espresso idee nuovissime e peregrine, la necessità logica di quanto affermiamo è palese o latente nella mente di tutti coloro che amano con intelligenza il proprio paese;

noi non abbiamo fatto che esprimerla con tutta franchezza.

E come un *delenda Cartago* ripetiamo ancora che se non avremo il coraggio di prendere il toro per le corna, tutto quello che faremo sarà illusorio.

Se il paese, quando avrà decretato un aumento di stipendio ed un acceleramento di carriera per gli ufficiali, crederà di aver compiuto tutto il suo dovere e di aver risolto la questione morale, si illuderà due volte, prima, perché avrà trattato gli ufficiali come ferrovieri, dopo, perché gli ufficiali risponderanno, purtroppo, come ferrovieri.

Dimostri il paese di interessarsi vivamente, affettuosamente ai suoi figli più devoti, e poi chieda ad essi i più grandi sacrifici, solo in questo modo si acquisterà il diritto di pretenderli e solo in questo modo li otterrà, poiché ancora vi è nel popolo italiano una grande somma di idealità che non domanda che di essere sfruttata. Indichi il paese agli ufficiali come scopo non una indistinta larva, ma una realtà evidente e potente, li riconduca al pensiero della guerra che essi devono preparare nel silenzio, faccia loro balenare la speranza della vittoria, ed esso troverà gli operai laboriosi che torneranno con fede e con amore alla diuturna fatica, nuovamente irradiata di calda poesia.

## X.

Il passaggio ad un nuovo ordinamento del supremo governo della potenza militare secondo le idee da noi espresse urterebbe contro molte resistenze passive che occorrerebbe vincere, contro molti interessi che sarebbe necessario calpestare. Il riordinare in tal modo l'amministrazione dell'Esercito e della Marina non sarebbe certo facile compito e produrrebbe una crisi, ma una di quelle crisi salutari, sorpassata la quale l'ammalato entra in piena convalescenza; ed una riforma di tal genere illustrerebbe l'uomo capace di compierla.

Su questo punto elevato noi vorremmo si portasse la discussione dei provvedimenti intesi a rinviare la nostra potenza militare, sollevandosi da tutte le piccole discussioni, da tutti i piccoli ripieghi e le piccole riforme, che impediscono di abbracciare la questione con un largo sguardo sintetico e di trovare il rimedio radicale.

Nel nostro Esercito e nella nostra Marina non esiste una questione morale, una questione delle artiglierie, una questione di reclutamento, una questione di corazze, eccetera, no, esiste una sola questione che tutte le abbraccia e tutte le produce: quella del governo della forza armata, e questa va risolta procedendo dall'alto.



## **CAPITOLO QUARTO**

### **I primi articoli di aviazione, 1910**





4/1.

**Le possibilità dell'aereonavigazione. "Rivista delle comunicazioni", 1910, n. 8, pp. 758-71.**

*Articolo pubblicato sulla "Rivista militare italiana", 1910, n. 7, pp. 1303-19 (e poi anche in estratto, pp. 19), con la firma "Giulio Douhet, maggiore 2° bersaglieri" e la datazione "Spezia, 10 marzo 1910". Pubblicato anche sulla "Rivista delle comunicazioni", 1910, n. 8, pp. 758-71 (e poi anche in estratto, pp. 14), con la firma "Ing. Giulio Douhet, capitano di Stato Maggiore". I due testi presentano lievissime differenze di forma; riproduciamo quello apparso sulla "Rivista delle comunicazioni" per la maggiore chiarezza della nota in cui vengono sintetizzate alcune considerazioni tecniche, inserite con qualche forzatura nel testo della "Rivista militare italiana".*

*Si tratta con ogni evidenza del primo scritto di Douhet in materia aeronautica.*

(N.d.C.)

Non vorrei che, dalla prima impressione di questo mio articolo, mi si giudicasse un misonista; non lo sono, anzi, adoro tutto quello che ha sapore di novità e di progresso, ma mi piace guardare ogni novità con occhio sereno e tranquillo, senza lasciarmi trasportare dalla fantasia, perché credo che questo sia il metodo migliore per rimanere nel vero e per provare il minor numero di disillusioni.

L'aereonavigazione è, si può dire, l'ultima novità del giorno; essa è giovanissima; non dico in fasce

per non offender nessuno; la gioventù, non è un difetto, tutt'altro, è l'età delle speranze, dell'entusiasmo e dei sogni, e noi dobbiamo considerare un fenomeno che si verifica tutte le volte che una novità si affaccia sulla scena del mondo. Questo fenomeno si manifesta con la successione delle seguenti quattro fasi:

- 1° Si cerca di adattare la novità alla guerra;
- 2° Si esagera la portata della novità;
- 3° Si provano delle disillusioni;
- 4° La novità si adatta automaticamente ai vari bisogni ai quali è capace soddisfare.

Questo fenomeno noi l'abbiamo visto svolgersi, nelle quattro fasi ora distinte, per quanto ha tratto con la trazione meccanica su strada ordinaria. Non appena le prime vetture automobili incominciarono, fra numerose e frequenti *pannes*, a sollevare la polvere delle soleggiate strade di diverso ordine, parve, alle menti più ricche di fervida immaginazione, che i futuri campi di battaglia, più che all'odor della polvere, dovessero esser profumati all'idrocarburo; sembrò che le ferrovie dovessero in breve, per vendetta, ridurre in chiodi le loro rotaie; parve insomma che l'automobile fosse capace di compiere anche quello che non è dato al Parlamento inglese, il quale, come tutti sanno, può tutto, eccetto che mutare una donna in un uomo. Si scrissero durante questo periodo, prima e secon-

da fase del fenomeno, una quantità enorme di corbellerie che potrebbero, ora, venire usate come cura risanatrice del sangue, poi, poco alla volta, vennero le disillusioni; la ferrea realtà delle cose ricondusse a terra i sognatori e l'automobile, diventando pratico, s'impose ai bisogni che poteva realmente soddisfare; negli usi di guerra, chi lo sognò, supremo strumento di vittoria, mezzo adatto a lanciare, con fulminea rapidità, le estreme riserve sul punto decisivo del campo di battaglia, dovette accontentarsi, all'atto pratico, di vederlo relegato in seconda linea, umile, per quanto utile, mezzo di trasporto di razioni pane e di quarti di bue.

Per quanto riguarda l'aereonavigazione, noi stiamo appunto attraversando la seconda fase del fenomeno; quella dell'esagerazione, per definirla con una sola parola. E, purtroppo, per l'aereonavigazione, questa fase sarà più lunga della corrispondente per l'automobilismo perché, quella svolgendosi nell'aria, è capace di maggiormente accendere e tener accesa la calda fantasia umana che si sbriglia tanto più facilmente quanto più vivamente viene colpita.

Le prove che stiamo attraversando questo periodo, il quale più che critico potrebbe dirsi allegro, non mancano al calmo e tranquillo osservatore. Ne citerò due sole: una d'origine straniera ed una nostrana. Qualche tempo fa la pubblica opinione della fredda e positiva Inghilterra si commosse al pensiero di una invasione per le vie aeree; poco tempo fa, l'onorevole dottor Odorico scrisse nel *Corriere della Sera* (6 gennaio corrente anno) un articolo nel quale, secondo l'autore, si veniva a dimostrare come, fra breve, il mezzo più economico pel trasporto delle merci dovrà essere l'aereopiano, o velivolo che dir si voglia.

Il fenomeno di cui parliamo si verifica normalmente, dunque deve essere prodotto da una causa naturale; di fatto così è, la causa consiste semplicemente nel fatto che, quando si presenta una novità, la maggioranza vi ragiona, o, per meglio dire, vi fantastica sopra, tenendo conto solamente delle sue proprietà più appariscenti e sorvolando sul resto.

Per quanto riguarda l'aereonavigazione, quello che ha maggiormente impressionato i più è stata la seguente frase, che il giornalismo moderno ha sparso ai quattro venti: l'uomo è giunto a poter volare.

Se vi volete dar la pena di fantasticare su questa frase, contenente un'audacissima affermazione, giungerete facilmente alle conclusioni più allegra-

mente irrazionali per quanto rigidamente logiche. Se l'uomo può volare, può volare il soldato, può volare la compagnia, il battaglione, il corpo d'armata...l'esercito germanico può volare...addio Inghilterra! Se l'uomo può volare, può volare l'uomo con un pacchetto, con due pacchetti, con enne pacchetti; le vie dell'aria sono le più dirette e quelle che presentano i minori attriti ... ecco il miglior modo per trasportare pacchetti. E così di seguito.

Chi non sapesse altro se non che il pinguino e la rondine sono ambedue animali provvisti di ali dovrebbe logicamente concludere che per ambedue è il regno dell'aria. Precisamente: la fase dell'esagerazione dipende unicamente dal fatto che non si guardano come sono fatte le ali del pinguino, pardon, dell'uomo, e molte volte, quando si guardano, non si adopera sempre una lente adatta alla propria vista.

Questa fase dell'esagerazione è un bene od un male per il progresso della novità che ne costituisce l'oggetto? Un bene e un male insieme, come può dirsi di tutto quanto accade in questo povero mondo dove l'assoluto non esiste; ma, forse, più un male che un bene, perché mentre attira, sulla novità, l'attenzione della maggioranza, e questo è il bene, tende a deviarla dal più diretto cammino verso il progresso ed a ritardare così l'ultima fase del fenomeno, quella in cui la novità si adatta automaticamente ai diversi bisogni cui può soddisfare.

Convieni aggiungere che la fase dell'esagerazione influisce in modo speciale sugli organismi militari terrestri e marittimi, i quali sono immediatamente sospinti a provvedersi, anche prima di conoscerla, della novità sorgente, sia dall'opinione pubblica che vede grosso, sia da un istintivo timore di rimanere indietro agli altri, sia dal desiderio di precedere i medesimi.

Attualmente noi vediamo, presso tutte le nazioni civili, le varie amministrazioni della guerra e della marina affannarsi per l'aereonavigazione senza però scorgere, in nessuna, un concetto chiaro e preciso circa la sua applicazione e perciò un affannarsi vago ed incerto che deve riuscire di piccolo rendimento. Il segreto? No. Quando in questo genere di cose il segreto è mantenuto così gelosamente vuol semplicemente dire che dietro la porta che lo rinchiude non vi è nulla.

Poco tempo fa, in un Parlamento che non è il nostro, un onorevole rappresentante lamentò che la flotta aerea nazionale fosse inferiore a quella

posseduta dal probabile avversario ed il competente ministro rassicurò l'onorevole dicendo che, se quantitativamente l'inferiorità era incontestabile, qualitativamente la superiorità era innegabile, e nella qualità stava appunto l'importanza della cosa. Vaghe parole queste, starnazzanti nel vuoto come un velivolo mal costruito e peggio guidato. Una dozzina di più o di meno pesanti nemici non mette in pericolo una nazione, né si può dire questo è meglio di quello quando non si ha l'idea precisa di che cosa si possa o si voglia fare di questo e di quello.

Per mio conto ritengo che la fase dell'esagerazione sia durata abbastanza per compiere l'ufficio di richiamo sull'aereonavigazione e che sarebbe ormai tempo che il problema delle possibili applicazioni di essa venisse trattato meno empiricamente e più scientificamente posto e risolto.

Per giungere a questo risultato mi sembra che non vi sia che un'unica via da seguire, quella che conduce più direttamente allo scopo.

L'aereonavigazione è un mezzo di traslazione che trovasi in uno stadio di completa evoluzione; noi non possiamo prendere a base dei nostri ragionamenti il momento presente, che non esiste più essendo già passato; dobbiamo invece spingere lo sguardo nell'avvenire o domandarci quali perfezionamenti l'ingegno e lo studio dell'uomo possono arrecare ai mezzi attuali, e di cercare di definire quali siano le possibilità umane per quanto riguarda la traslazione aerea.

Determinate queste possibilità noi ci domanderemo quali applicazioni pacifiche e guerresche potranno usarne, e poiché ogni applicazione avrà speciali caratteri ed esigerà determinate condizioni, il nostro studio sarà utile in quanto che servirà a guidare gli sforzi ed i lavori dei tecnici nella direzione più conveniente al concretamento di mezzi, con caratteri particolari e soddisfacenti a condizioni speciali, più propriamente atti alle varie esigenze.

Questo sistema eviterà a noi di chiedere ai tecnici di concretare apparecchi dei quali noi non sapremo che farcene; noi ci metteremo nelle condizioni di dire ai tecnici: questo è possibile fare e così fatto ci serve, lavorate in questo senso, riuscendo, il vostro lavoro sarà realmente utile, ed i tecnici lavoreranno con maggior lena attorno all'opera che sapranno veramente proficua.

Questa, essendomi sembrata la via migliore, l'ho naturalmente scelta a guida di questo mio studio che non ha certamente la pretesa di essere comple-

to ma che è stato compilato con la speranza che generi la discussione serena, quella discussione dalla quale solo può sorgere la verità.

#### **RICERCA DELLE POSSIBILITÀ UMANE PER QUANTO RIGUARDA LA TECNICA DELL'AEREONAVIGAZIONE**

Per quanto si possa aver fede nell'ingegnosità umana è necessario ammettere che esistano dei limiti che essa non può superare. La parola impossibile, che non è francese ma tanto meno italiana, va presa nel suo significato più assoluto. È possibile all'uomo modificare una creatura animale, è impossibile all'uomo disegnare un triangolo i cui angoli sommino meno o più di due angoli retti. È possibile all'uomo sperare di poter, un giorno o l'altro, lanciare diecimila cavalli di energia attraverso lo spazio, è impossibile all'uomo di sollevare di un metro un chilogrammo senza spendere una energia, di quale poco, superiore al chilogrammetro.

Allorché si lavora per realizzare un dato progetto è utile il determinare, in precedenza, se questa realizzazione non contrasta contro qualche legge fondamentale capace di mettere il veto alla realizzazione stessa.

Molti nutrono un pregiudizio avverso alla teoria basandosi falsamente sul fatto che molte volte la pratica non vi corrisponde. Questo pregiudizio è, non solo ingiusto, come sono ingiusti tutti i pregiudizi, ma è dannoso.

Quando la teoria è giusta ed ammette la possibilità di raggiungere un dato scopo, se, praticamente non lo si raggiunge, il torto è nostro, non della teoria, siamo noi che non abbiamo saputo ancora trovare quei mezzi pratici coi quali è possibile raggiungere lo scopo, e la teoria affermatrice deve esserci di conforto nella perseveranza degli sforzi. La teoria disse a lord Kelvin che esistevano le onde elettro-magnetiche, Hertz ebbe fede in quella teoria e giunse a rivelarle, Marconi le utilizzò. Lo studio teorico assume poi una importanza pratica straordinaria quando giunge a fissare i limiti dal possibile, perché evita che l'ingegno umano si perda trastullandosi con l'impossibile.

Oggi cade nel ridicolo chiunque si attardi a studiare la realizzazione del moto perpetuo, perché il concetto della sua impossibile realizzazione è diventato popolare, eppure questo concetto è solamente teorico.

Per quanto riguarda l'aereonavigazione ed i suoi



possibili perfezionamenti tecnici noi cercheremo quindi se esistono dei limiti teorici che non sarà dato all'uomo di superare, e per far ciò noi toccheremo quel tanto che è necessario, della teoria del moto dei gravi immersi in un fluido (1).

\*  
\* \*

Tutto quello che noi possiamo ragionevolmente riprometterci nel futuro dall'attività e dalla ingegnosa dei tecnici è un maggiore perfezionamento dei particolari che renderanno man mano più facile e più sicura la manovra degli apparecchi volanti, in modo da poter acquistare quella certezza del volo che, almeno per ora, non è assoluta. E per certezza del volo, intendo appunto la certezza di potersi trasferire, attraverso l'aria, da un punto qualunque ad un altro punto qualunque, ma determinato; certezza che dipende dal poter partire da un punto qualunque (e non da punti prestabiliti, preparati e predisposti), di poter fare il percorso con ragionevole velocità in tutte le condizioni, non assolutamente eccezionali, d'atmosfera (e non dover attendere che le condizioni atmosferiche permettano il viaggio) e di poter atterrare dove si vuole

---

(1) A questo punto l'autore incomincia la discussione tecnica del problema dell'aeronavigazione prendendo in considerazione i diversi sistemi esistenti e possibili; tale discussione non essendo conforme all'indole ed agli scopi della presente Rivista venne, col consenso dell'autore, soppressa. Si riportano però qui di seguito le conclusioni alle quali la discussione tecnica condusse l'autore, conclusioni che servono di base alla ricerca delle possibili applicazioni dell'aeronavigazione.

Per quanto riguarda il più leggero dell'aria (dirigibile) la discussione tecnica giunge a dimostrare che le possibilità sono:

1° Che si renda facile e semplice la manovra, stabile e sicura la rotta, entro limiti di vento poco differenti dai limiti attuali.

2° Che si possano avere dirigibili di diversa grandezza e di ugual grado di dirigibilità, capaci di trasportare pesi più o meno grandi, ma sempre limitati ed in rapporto quasi costante col volume dell'aerostato.

E cioè: che il dirigibile dell'avvenire, salvo perfezionamenti di dettaglio, poco diversifichi dall'attuale.

Per quanto riguarda il più pesante dell'aria le possibilità sono: 1° Che si renda facile e semplice la manovra, stabile e sicura la rotta; che si possano raggiungere velocità di traslazione notevolmente superiori alle attuali ed a quelle dei dirigibili.

2° Che si possano avere più pesanti dell'aria di diversi sistemi, ma che con nessun sistema si possa superare certi limiti di peso, limiti che di poco potranno superare gli attuali. E cioè: che il più pesante dell'avvenire, per quanto il più pesante sia più perfezionabile del dirigibile per tutto quello che riguarda forma e manovra, eccetto una maggiore varietà nella velocità di traslazione, poco diversifichi dall'attuale.

(Nota della rivista).

(e cioè non in punti preordinati a questo scopo o su punti non scelti, dall'aeronauta, ma imposti dalle condizioni atmosferiche in rapporto a quelle dell'apparecchio).

Questa certezza del volo, è mia opinione personale, forse arrischiata oggi, forse comune domani, si otterrà maggiormente col più pesante che col più leggero, e le ragioni che m'inducono a pensare in tal modo sono le seguenti:

1° Il più leggero, dato il suo volume sul quale non è possibile transigere, richiederà pur sempre speciali provvedimenti nei punti di sosta, e questo è contrario a quella certezza di volo di cui abbiamo ora parlato, mentre il più pesante, una volta che sia riuscito ad innalzarsi quasi senza spinta da terra si troverà in condizioni notevolmente migliori;

2° La dirigibilità, ossia la certezza del volo, dipende dalla velocità propria dei mezzi aerei, ora a tal riguardo deve riconoscersi la superiorità del più pesante sul più leggero;

3° Il più leggero è un apparecchio complesso e che, per la sua stessa essenza, non potrà venire molto semplificato, conseguentemente è un apparecchio costoso e di manovra delicata; il più pesante è semplice e poco costoso e cioè alla portata di tutti.

Perciò attorno al più pesante lavoreranno un maggior numero di intelligenze e si intrecceranno un maggior numero di interessi, ragione per cui il suo perfezionamento, nei limiti del possibile, sarà rapido e sicuro.

In pochi anni abbiamo visto il dirigibile passare dal campo sperimentale a quello sportivo, l'aereoplano, suo fratello minore, non solo lo ha raggiunto in quest'ultimo campo, ma vi ha dominato, battendo facilmente i records di velocità e di altezza di volo del dirigibile:

4° La proprietà del più leggero di poter rimanere in aria anche coi motori fermi, cosa che il più pesante non può e non potrà mai fare, proprietà che parla naturalmente in favore del più leggero, per quanto abbia un certo valore, non ha che un valore relativo.

Prima di tutto, coi motori fermi, tanto il più leggero quanto il più pesante debbono necessariamente scendere a terra, la differenza sta solo nella differenza del tempo che ai due sistemi è concesso per scendere e nella maggiore o minore larghezza di scelta del punto dove atterrare. Il più pesante, dovendo rimanere in aria per la sola virtù del motore, necessita naturalmente un motore di sicuro e regolare funzionamento, e per rendere le

condizioni pari fra i due tipi, più leggero e più pesante, sarà sufficiente perfezionare i motori di quest'ultimo sino al punto che essi abbiano una probabilità di fermarsi uguale alla probabilità che ad un più leggero possa accadere una avaria tale da fargli perdere gran parte della sua forza ascensionale.

Noi abbiamo visto i motori degli automobili perfezionarsi rapidamente riducendo le loro *pannes* in modo meraviglioso e possiamo quindi sperare che altrettanto avvenga pei motori destinati all'aereonavigazione, motori che sono meno soggetti, di quelli degli automobili, ad urti ed a scosse violenti durante il loro funzionamento.

Per passare alla ricerca delle possibilità circa le applicazioni dell'aereonavigazione noi, basandoci su quanto venne discusso fino ad ora, ammetteremo:

1° Né il dirigibile, né l'aereoplano, né altro mezzo possibile in relazione alle presenti cognizioni meccaniche, è atto al trasporto aereo di grandi pesi; fra il dirigibile e l'aereoplano il meno atto è quest'ultimo;

2° Ammessa una eguale sicurezza e facilità di volo, l'aereoplano presenterà una maggiore rapidità di traslazione che non il dirigibile e sarà di quest'ultimo meno ingombrante, meno costoso, più diffuso.

Per converso il dirigibile presenterà qualche vantaggio sull'aereoplano potendo godere di una più grande autonomia e quindi meglio prestarsi a lunghi viaggi senza sosta.

#### **POSSIBILITÀ CIRCA LE APPLICAZIONI DELL'AEREONAVIGAZIONE**

Negli usi di pace, un nuovo mezzo di trasporto s'impone allorché si presenta economicamente vantaggioso rispetto ai mezzi preesistenti, negli usi di guerra quando, anche non essendo più economico dei mezzi che già esistono, presenta, su questi, dei vantaggi di altro ordine.

Dopo quanto abbiamo esposto nella parte precedente è lecito affermare che il trasporto per le vie aeree non è, e non sarà mai, più economico del trasporto per le vie terrestri ed acquee, sia pel costo superiore della semplice traslazione, sia per la minore sicurezza dell'arrivo; perciò l'aereonavigazione, negli usi di pace, è fatalmente costretta nei limiti angusti del campo sportivo. In questo campo poi, naturalmente, avranno la prevalenza i

più pesanti sui più leggeri, l'aereoplano sul dirigibile, sia per la già detta ragione del minor costo d'impianto e di esercizio, sia per essere l'aereo più pesante, per la sua maggior velocità, per la sua snellezza e per gli stessi suoi capricci, qualche cosa di più elegante e di più sportivo che non il lento e voluminoso dirigibile.

Nel terribile periodo di crisi della vita sociale rappresentato dallo stato di guerra ogni criterio di economicità dei mezzi adatti ad accrescere la forza passa in seconda linea e perciò se ne può fare, fino ad un certo punto, astrazione; fino ad un certo punto, perché, siccome il denaro è una forza latente, sarà pur sempre utile impiegarlo nel modo più conveniente, e cioè economicamente, per produrre la maggior quantità di forza potenziale.

Riguardo poi all'uso dei nuovi mezzi in guerra bisogna partire dal concetto che nelle lotte fra nazioni civili, ambedue i belligeranti impiegheranno sempre mezzi o uguali o talmente poco dissimili, da poter trascurare la loro dissimiglianza. La prevalenza dell'uno sull'altro combattente, a meno di casi eccezionali, non sarà mai data dalla qualità, ma bensì dalla quantità dei mezzi; da questo concetto dobbiamo prendere le mosse se desideriamo concludere logicamente perché sulla qualità, che è variabile, capricciosa, poco nota, non si può fondare alcun sicuro apprezzamento.

L'azione della guerra consistendo nella reciproca distruzione dei mezzi avversari ed essendo logico supporre, *a priori*, che i più distruggano i meno e che, scomparsi i meno, alcunché rimanga dei più, è pure logico concludere che qualunque nuovo mezzo di guerra è, in generale, vantaggioso al più forte e non al più debole, al più ricco e non al più povero.

Fatta questa constatazione d'ordine generale possiamo procedere alla ricerca degli scopi guerreschi che si possono raggiungere coi meno e coi più pesanti dell'aria. In questa ricerca è necessario procedere con la massima circospezione per non essere tratti dalla fantasia ad uscire dal seminato. Purtroppo, di guerra tutti si sono sempre creduti e si credono autorizzati a parlarne, a diritto ed a rovescio, senza preoccuparsi menomamente di conoscere in che realmente consista; di aereonavigazione s'incomincia a fare altrettanto, e dal connubio di queste due scienze, fatto sotto così miserevoli auspici, vengono procreati innumerevoli figli nati morti o poco vitali per deformità congenite.

L'ala bianca del poeta, capace di recare tanto peso

di materia esplosibile da distruggere una città quasi con la rapidità con la quale furono dal demone sotterraneo distrutte Reggio e Messina, mi rammenta un romanzo divorato nella mia prima giovinezza: *I viaggi straordinarissimi di Saturnino Farandola*, nel quale trovasi descritta una guerra e dove le fortezze vengono prese da velivoli corazzati che lasciano cadere sulle fortezze stesse grosse bombe cariche di cloroformio. Queste, scoppiando, addormentano i difensori e li abbandonano, non solo inermi, ma insensibili anche nelle mani del nemico velivolante. Almeno questo rappresenta un sistema che non può occupare gran fatto il pacifico tribunale dell'Aja.

Ma noi, che non possiamo concederci né il lusso di essere poeti né la fantasia scapigliata dei romanzieri di avventure straordinarissime, dobbiamo guardare semplicemente in faccia la realtà delle cose e nella realtà di esse, concludere ed agire. E prima d'ogni altra cosa, convinti che i mezzi di traslazione aerea non si adatteranno mai al trasporto di grossi pesi, concluderemo che non avverranno mai grosse operazioni di guerra attraverso l'aria e che questa non potrà mai essere una via d'invasione se non per le cavallette. Rassicuriamo così la bionda Albione sul pericolo di perdere i vantaggi del suo magnifico isolamento, confermandola nell'idea che nulla avrà mai da temere finché conserverà il dominio del mare.

Escluse le grosse operazioni di guerra, il più leggero ed il più pesante dovranno modestamente accontentarsi di esser utili nelle piccole operazioni ausiliarie alle grandi, dovranno rassegnarsi quindi ad un posto di secondo ordine dal quale, certo, non potranno modificare, gran fatto, la fisionomia della guerra moderna.

Dall'alto si vede bene. Questa semplice constatazione induce ad affermare che dirigibili ed aeroplani possono esser utili per l'esecuzione delle ricognizioni le quali hanno per scopo di scoprire il nemico e di raccogliere notizie su di esso.

Perché una ricognizione sia efficace non basta vedere e contare il nemico, è necessario che essa possa fornirci le notizie utilmente e cioè ci lasci il tempo di provvedere in base alle notizie stesse. E perciò il servizio di ricognizione ha caratteristiche diverse e speciali secondo che si consideri la guerra in terra o in mare. In terra gli eserciti nemici si concentrano o, per essere più esatti, si costituiscono, a breve distanza l'uno dall'altro, poi muovono l'uno contro l'altro e, giunti a contatto, combattono. Il concentramento è eseguito per mille

vie che da tutte le parti dello Stato conducono al sito di adunata, piccoli rivoli per formare il gran fiume. Il sito di adunata dei pesanti eserciti moderni è determinato specialmente dalle condizioni stradali ed ogni nazione sa, a meno di dettagli, dove il nemico si adunerà e il tempo che impiegherà per adunarsi. Fino a che l'adunata non è compiuta poco serve la ricognizione ed in caso è fatta con mezzi che strisciano e non che volano. Adunato l'esercito muove. Il movimento degli eserciti è lento, pesante, legato alle ferrovie ed alle grandi arterie stradali, possibile, quasi sempre, di determinarsi *a priori*. Nelle vicinanze del luogo d'incontro i corpi di esercito si snodano e si allargano sul fronte, raggruppandosi o distendendosi, nella preparazione della battaglia. In quest'ultimo periodo è più specialmente utile conoscere la dislocazione delle forze del nemico, il quale, conveni tenerlo presente, non è lontano e muove lentamente.

In mare le squadre avversarie si raccolgono rapidamente e rapidamente si spostano in tutte le direzioni con la stessa facilità. Il nemico che alla sera è a trecento chilometri da noi può esserci addosso l'alba.

Appare quindi immediatamente come il servizio di ricognizione sul mare dovrebbe possedere mezzi molto più rapidi di quelli usati in terra, usando gli stessi mezzi in terra e in mare la loro efficacia sarà immensamente superiore in terra che non in mare. In terra, la cavalleria, per la sua velocità, soddisfa egregiamente al servizio di ricognizione, tutto sta che essa possa spingersi fin dove ha la potenza di spingersi. Mentre l'armata compie una tappa di 15-20 km. al massimo, la cavalleria può spingersi avanti di 100 km. Ce n'è ad esuberanza per star tranquilli. Se si volesse dotare la marina di un mezzo di ricognizione di una potenza pari a quella della cavalleria in terra sarebbe necessario un mezzo che possedesse una velocità tre o quattro volte superiore a quelle delle squadre. Senza andare a queste esagerazioni ritengo però che un mezzo di ricognizione, anche aereo, per la marina, debba al minimo possedere una velocità uguale a quella delle navi più veloci. Così almeno, potendosi mantenere a pari di queste ed essendo in alto, avrà la possibilità di veder più lontano delle navi stesse. Ora i mezzi aerei, come abbiamo visto hanno una velocità relativa che risulta uguale alla componente della velocità propria e di quella del vento. Può ammettersi che nella metà dei casi la velocità del vento sia favorevole, nell'altra metà sarà contraria.



Nel *Raid* Roma-Napoli-Roma compiuto dal I bis, la media velocità fu di circa 33 km. all'ora, variando fra un massimo di 83 km. ad un minimo di 17, mentre, come sembra, il dirigibile ha una velocità propria di 50-54 km all'ora.

Perché un sistema aereo possa efficacemente costituire un mezzo di ricognizione per la marina da guerra è necessario invece che il sistema possa con sicurezza, e cioè a meno di circostanze addirittura eccezionali d'atmosfera, assumere una velocità relativa almeno uguale a quella della squadra che lo impiega. A questa condizione lo stato attuale dell'aereonavigazione non soddisfa, e se noi volgiamo lo sguardo al futuro possiamo dire che fra i due sistemi più leggero e più pesante, quest'ultimo solo potrà perfezionarsi in modo da raggiungere le grandi velocità proprie richieste da tale servizio.

In terra invece, tanto l'uno quanto l'altro sistema, per quanto riguarda la velocità, possono essere utilmente impiegati.

Per riconoscere, per scoprire cioè e contare il nemico, è sufficiente vedere e comprendere, basta quindi che il mezzo meccanico col quale si esegue la traslazione sia capace di trasportare due occhi ed un cervello; può dunque questo mezzo essere il più leggero possibile compatibilmente con tale condizione. Siccome poi vedono meglio cento occhi che non due, è bene, specialmente nelle ricognizioni terrestri, dove la superficie da esplorare è varia e coperta, che si possano effettuare larghi voli di ricognizione.

Inoltre, siccome il nemico tenterà d'impedire le ricognizioni che si effettuano a suo danno, cercando di offendere gli aerei che le compiono, così questi aerei dovranno essere il meno vulnerabili possibile.

La vulnerabilità dipende dalla grandezza delle parti vitali esposte alle offese ed è quindi evidente che fra i due sistemi il più vulnerabile è il più leggero. A questo proposito si dice che si stanno studiando cannoni speciali da usarsi contro i dirigibili.

Partire in guerra, contro i dirigibili, armati di cannoni mi fa l'effetto di partire per la caccia alle quaglie armati di mitragliatrici. Non basta possedere un mezzo atto a distruggere un dirigibile, anche una pallottola di mitragliatrice uccide una quaglia, bisogna poter impiegare utilmente questo mezzo. Con quale criterio si svolgerà l'impiego di queste batterie destinate contro chi vola per la libera atmosfera? Forse disponendole a guardare i punti di obbligato passaggio? Forse disseminandole sul

terreno da proteggere, una ogni tanti metri quadrati? Ma? Anche la Casa Krupp ha i suoi poeti. Sfogarsi poi da terra a cannonate contro un aereo, invulnerabile se non colpito nel motore o nell'aviatore, può paragonarsi al bestemmiare di colui che è irritato e non sa con chi prendersela.

Al massimo contro i dirigibili si potranno lanciare dei razzi oppure di quei fuochi lavorati che s'innalzano nell'aria a zig-zag fischiando, colpendo avranno un effetto superiore a quello di una cannonata. Il nemico più terribile gli aerei lo troveranno nell'aria, negli aerei nemici, ed anche in queste nuovissime lotte il più leggero sarà molto più vulnerabile del più pesante.

Vi è ancora da osservare che i mezzi aerei destinati alle ricognizioni debbono poter essere trasportati al seguito degli enti ai quali servono, al seguito cioè degli eserciti e delle squadre. Per quanto riguarda gli eserciti la cosa è chiara, per quanto riguarda le squadre bisogna considerare che ben difficilmente i progressi dell'aereonavigazione potranno esser tali da permettere ad una squadra raccolta in un dato punto di lanciare degli aerei in ricognizione e rimanere tranquilla ad attendere i risultati. L'unico modo, che io veda, per eseguire una ricognizione di tal natura in mare è quello di lanciare alla scoperta navi velocissime trasportanti mezzi aerei, da tali navi, quando lo si riterrà opportuno, si faranno elevare gli aerei, i quali scoprendo vasti orizzonti potranno vedere prima di quello che potrebbero vedere le navi che li trasportano. Poi gli aerei ritorneranno a bordo, e le navi saranno naturalmente in comunicazione radiotelegrafica con la squadra che proteggono. E sarà necessario che gli aerei possano staccarsi da bordo e ritornarvi senza che le navi si arrestino. Sarà possibile far ciò coi dirigibili?

Evidentemente no. Cogli aereoplani? Forse che sì, e non è follia sperarlo.

Un altro mezzo per eseguire le ricognizioni a mare, quando lo specchio d'acqua da riconoscere sia ristretto e la terra si protenda in esso come l'Italia nostra, può esser quello di lanciare gli aerei da basi terrestri ed a terra raccogliere le notizie da trasmettere alla squadra.

Ma anche questo servizio, che non si ridurrebbe in definitiva ad altro se non che ad un ampliamento del servizio semaforico, può essere meglio disimpegnato dagli aereoplani che non dai dirigibili senza contare l'enorme spesa di denaro e di personale che esigerebbe una organizzazione di tal natura composta di dirigibili.



Oltre al servizio vero e proprio di ricognizione, in mare, gli aereoplani possono prestarsi al servizio di sicurezza specialmente durante il giorno, risparmiando così alle navi minori faticose crociere. Per far ciò è sufficiente che dalle navi si distacchino gli aerei che, semplicemente innalzandosi, senza bisogno di allontanarsi eccessivamente, possono attuare un largo servizio di vigilanza e di protezione, non solo, ma scoprire bensì le subdole minacce delle armi sottomarine offensive e difensive.

Dall'esame fatto possiamo concludere:

1° Per il servizio di ricognizione terrestre i sistemi aerei attuali posseggono velocità sufficienti, fra i due sistemi, nel momento presente il dirigibile presenta sull'aereoplano una maggiore sicurezza di manovra, sola qualità che possa farlo preferire; per quanto riguarda un prossimo avvenire, e cioè non appena gli aereoplani avranno acquistata una sufficiente sicurezza di manovra e una sufficiente autonomia, l'aereoplano sarà evidentemente preferibile perché meno costoso, meno ingombrante, meno vulnerabile, più diffuso nella vita civile;

2° Per il servizio di ricognizione sul mare i sistemi aerei attuali non soddisfano alle condizioni più essenziali. Fra i due sistemi, quello del più leggero, quasi certamente, non giungerà mai a soddisfarvi, vi soddisferà invece il più pesante allorché esso si sarà perfezionato in modo da poter facilmente innalzarsi da bordo e facilmente rientrare a bordo e da possedere una sufficiente sicurezza di manovra.

Quali altre operazioni guerresche si possono affidare agli aerei? Naturalmente solo delle operazioni offensive, anche se eseguite con una finalità difensiva.

Le difese attuali, poiché, fino ad ora almeno, i combattenti venivano a trovarsi sullo stesso piano o quasi, sono in genere verticali e quindi inadatte o poco adatte contro offese provenienti dall'alto. Sembra quindi che le offese provenienti dall'alto debbano possedere una grande efficacia distruttiva. E questo che è vero in linea assoluta, lo sarebbe anche in linea relativa, se le offese dall'alto potessero portarsi con egual potenza che nel senso orizzontale.

Coi mezzi aerei noi dobbiamo limitarci a lasciar cadere il proiettile, perché qualunque mezzo atto a fornirgli una velocità iniziale importerebbe tale un aumento di peso e tale una complicazione di cose da rendere inattuabile l'esecuzione pratica del progetto. Più che dalla potenza d'urto (un

grave dopo 1000 metri di caduta nel vuoto raggiunge la velocità di m. 140 al 1°) dovremo poter contare sulla potenza dell'esplosione, e perciò dovremo lasciar cadere grandi quantità di potente esplosivo contenute in proiettili a pareti relativamente sottili. Le probabilità di colpire il bersaglio con questo sistema di tiro già incerto per una grande quantità di cause (velocità assoluta dell'aereo rispetto al bersaglio, velocità e direzione del vento nei vari strati dell'atmosfera che il proiettile deve attraversare, ecc.) diminuiranno col crescere del dislivello fra aereo e bersaglio e col diminuire della superficie orizzontale di quest'ultimo.

Considerato inoltre che il peso utile trasportabile degli aerei non potrà essere che relativamente piccolo e che per questo scopo si dovrebbero impiegare dirigibili enormi, costosissimi e specialmente attrezzati e che d'altra parte non potrebbero trasportare un grande munizionamento, si può facilmente concludere che tali mezzi di offesa saranno sempre di ben limitata efficacia contro bersagli piccoli e sufficientemente protetti quali le navi da guerra e le fortificazioni (anche quelle a cielo scoperto, poichè basterà un leggero strato di terra per rendere invulnerabili i punti più interessanti e più esposti).

Contro ampi bersagli orizzontali la caduta dall'alto di grandi quantità di potenti esplosivi potrebbe certamente essere efficace, ma solo eccezionalmente le forze belligeranti presenteranno questi ampi bersagli che all'atto della semplice minaccia si riducono immediatamente. Noi non dobbiamo neppure pensare all'azione contro città inermi. Sarebbe questo un atto di tale barbaria che rivolterebbe la coscienza del mondo civile e produrrebbe più danno a chi lo mettesse in esecuzione che a chi lo subisse.

Non sembra quindi probabile che un tale mezzo di offesa possa formare oggetto di una organizzazione regolare che si prefigga scopi d'ordine generale, può darsi solo che il sistema possa impiegarsi in casi eccezionali.

Uno di questi casi eccezionali, molto interessante per noi, mi sembra quello della difesa delle coste contro sbarchi nemici. Noi abbiamo dei lunghi tratti di costa dove lo sbarco è possibile e tali sbarchi minaccerebbero sempre le spalle del nostro esercito combattente nella valle del Po. Non è possibile proteggere tutta la costa minacciata con opere di fortificazione e perciò, dato che le condizioni della guerra in mare consentano al nemico di sbarcare, noi non possiamo fare altro che atten-

derlo per poi correre là dove lo sbarco si sarà effettuato. Per eseguire uno sbarco di qualche importanza occorre portare dinanzi alla costa che si è scelta un gran numero di navi da trasporto ed eseguire per lunghe ore difficili operazioni. In questo periodo di crisi il nemico ci presenta un bersaglio ampio, profondo, eccitabile e quindi in sommo grado vulnerabile, se su questo bersaglio noi facciamo cadere delle grandi quantità di potenti esplosivi potremo apportargli forse gran danno, certo grande confusione.

Per realizzare una simile difesa costiera è necessario riunire in località opportune il materiale aereo ed il suo munizionamento, provvederlo di rapidissimi mezzi di traslazione ed attendere che il nemico sveli il punto scelto per lo sbarco. Definito questo punto trasferire il materiale aereo ed il suo munizionamento su di una località prossima al punto di sbarco ed al riparo dalle offese nemiche e da questa località lanciare gli aerei all'attacco. Ora questa organizzazione esige che s'impieghi come sistema aereo l'aereoplano il quale per il suo piccolo costo permette se ne possa disporre di un gran numero, per il suo poco ingombro permette i rapidi spostamenti, per la sua poca vulnerabilità permette di raggiungere più facilmente lo scopo. Vero è che un dirigibile può seco trasportare una quantità di esplosivo molto superiore che non un aereoplano, ma bisogna considerare che invece di un solo dirigibile noi possiamo, con la stessa spesa, fornirci di 15 o 20 aereoplani, ognuno di essi trasporterà un proiettile per ogni viaggio, ma il nemico troverà certo più difficile il ripararsi dall'attacco di un nuvolo di aereoplani che non da quello di pochi dirigibili, contro i quali, questo è proprio il caso, potrà lanciare una grande quantità di micidialissimi razzi. Ma io vado ancora più in là. Per questa difesa costiera desidererei degli aereoplani automatici, una specie di siluri aerei che si potessero lanciare da terra. Tali siluri avrebbero certamente traiettorie meno precise di quelle degli aereoplani guidati dall'aviatore, ma una volta lanciati marcirebbero indifferenti come il destino, invulnerabili come proiettili perché anche se colpiti nelle parti vitali, a breve distanza, cadrebbero ugualmente, irreparabili come la folgore.

In guerra, sia in mare che in terra, noi vedremo sulle nostre teste evolvere aereoplani, non dirigibili, precisamente come già fin d'ora, in pace, ci accade negli aereodromi. I mezzi che noi usiamo in guerra, ad eccezione di quelli destinati unicamente a questo scopo e di carattere eminentemen-

te distruttivo, sono i mezzi che vengono usati in pace, nella vita d'ogni giorno; la guerra non è che la sublimazione di tutti gli sport, il campo dove si giuoca la più grossa posta nella gara più violenta. E si compie un errore tutte le volte che si crede che in guerra occorran mezzi speciali diversi da quelli usati nella vita sociale. Non appena sorse l'automobile sorse insieme l'automobile militare che era un'utopia, ora che l'automobile è diventato pratico, la guerra non fa che impiegare gli automobili che s'impiegano in pace.

E così è un'utopia il pensare di creare aerei militari, militari o no, gli aerei debbono andare per aria, i mezzi che andranno per aria, militari o no, potranno essere impiegati per la guerra. Gli sportmans, gli aviatori che oggi solcano l'aria nelle gare dedalee, domani, allo scoppio d'una guerra, diverranno soldati e sapranno solcare l'aria al di sopra degli eserciti nemici.

Noi abbiamo visto che gli aereoplani potranno soddisfare ai bisogni della guerra quando abbiano conseguiti i seguenti perfezionamenti:

- a) ai motori per ottenere la sicurezza del volo e le potenzialità del trasporto;
- b) alla forma per ottenere l'innalzamento senza slancio, la facilità di manovra, la rapidità di traslazione.

Ebbene, non sono questi i perfezionamenti ai quali tendono i tecnici anche indipendentemente dall'impiego di guerra?

Interessa dunque a tutti che l'aereoplano si perfezioni rapidamente ed interessa specialmente a noi italiani che nell'arte del volo, è triste ma opportuno notarlo, siamo rimasti indietro, e a mio parere sarebbe opportuno che il Governo promuovesse l'attività di questo genere di studi mediante forti premi per gare di apparecchi nazionali, chiamando in tal modo a concorrere alla risoluzione del problema la maggior somma possibile di intelligenze e di lavoro.

Quanto al più leggero dell'aria, è una mia opinione personale che, pur rispettando le altre, mi permetto di esprimere, ritengo che finirà col tempo per scomparire o per rimanere semplicemente come esempio non pratico della ingegnosità umana. Con esso l'uomo ha cercato di girare una difficoltà che gli presentava la natura, ma questa non si lascia girare così facilmente e ben presto riprende il sopravvento; la natura non si vince, ma si segue, scrutando i mezzi di cui essa si serve ed imitandoli, senza servilità, ma finché è possibile. Per popolare l'aria la natura non ha ricorso al più leggero o, se

vi ha ricorso in tempi che non conosciamo, i più leggeri sono scomparsi lacerati nella gran lotta per la vita sempre presente; essa ha superato il problema meccanico che le si presentava col più pesante,

fornendo la gente alata di grande quantità di energia e di saldo cuore, di quanto cioè precisamente occorre all'uomo per giungere al dominio dell'aria; e tal sia di noi.

4/2.

**La limitazione degli armamenti navali e la costituzione delle flotte aeree. "Il Giornale d'Italia", 1910, 20 agosto.**

*Questo intervento (firmato "maggiore Giulio Douhet" e datato "Giomein, agosto 1910") prende spunto dall'articolo Un progetto del Re d'Italia per limitare gli armamenti navali, rivelato dal sen. Gervais, apparso su "Il Giornale d'Italia", 1910, 27 luglio.*

*Non mette conto illustrare la proposta di un piano generale di limitazione degli armamenti navali, che il senatore francese Gervais attribuiva a Vittorio Emanuele III, sembra con scarsa base (vedi "Il Giornale d'Italia" del 29 luglio e del 2 agosto 1910), perché Douhet se ne serve soltanto come pretesto per presentare le sue riflessioni sullo sviluppo dell'aviazione militare, senza concedere alcuno spazio ai dirigibili. "Il Giornale d'Italia" dedicava in questo periodo molta attenzione ai progressi aeronautici (il 21 agosto tutta la prima pagina e parte della seconda sono consacrate all'incidente in cui aveva trovato la morte il ten. Vivaldi-Pasqua, "la prima vittima italiana dell'aviazione"); tuttavia questo è l'unico articolo di Douhet che ci risulta. Le sue riflessioni non suscitarono reazioni sulle colonne del giornale nelle settimane successive alla pubblicazione.*

*Non collochiamo l'articolo in mezzo a quelli di agosto di "La Preparazione" (come sarebbe giusto secondo criteri cronologici) per non spezzare la serie degli interventi di Douhet su "La Preparazione".*

(N.d.C.)

Il senatore Gervais, riferendo alcune idee, secondo il medesimo, espresse da una augusta personalità, ha aperto una discussione internazionale sulla possibilità e la convenienza di un accordo per la limitazione degli armamenti navali. I vantaggi economici che tutte le nazioni civili potrebbero ritrarre da un simile accordo sono evidenti; meno evidente appare invece la possibilità di giungere ad un tale accordo internazionale, dato il contrasto tra le aspirazioni politiche delle diverse nazioni interessate.

Poco importa; l'idea è generosa ed avendo un fondamento altamente umanitario è degna di essere presa in considerazione; il solo discutere dei mezzi atti a rendere meno gravi i danni delle guerre è già un incentivo al mantenimento della pace.

Ma nel momento storico che stiamo attraversando è necessario porre mente ad un nuovo fenomeno che incomincia a svilupparsi sotto i nostri occhi e che sarà capace di produrre gravissime conseguenze, quasi a nostra insaputa, se noi non sapremo, a tempo, guidarlo secondo le nostre convenienze. Intendo parlare dello sviluppo della navigazione aerea e più specialmente dell'aeronautica applicata alla guerra.

Il nuovissimo mezzo di locomozione, che ha fatto così rapidi progressi in questi ultimi tempi, può dirsi non abbia, per il momento, praticamente che applicazioni militari. Tutte le amministrazioni della guerra e della marina delle varie nazioni civili si preoccupano del grave problema e tutte le nazioni civili hanno concesso crediti straordinari per la costituzione delle rispettive flotte aeree. Per ora, almeno, la generalità studia il modo di potere, mediante gli aerei, offendere il nemico che trovasi sulla superficie della terra e del mare, sì che gli aerei guerreschi attuali sono, in generale, considerati semplicemente come mezzi ausiliari degli eserciti e delle marine da guerra. Questo modo di considerare gli aerei da guerra è errato, e di questo errore, ben presto, ce ne accorgeremo tutti.

Supponiamo, ad esempio, che scoppi un conflitto fra la Germania e la Francia ed esaminiamo come si comporterebbero le flotte aeree avversarie. Naturalmente ciascuna delle due flotte riceverà l'ordine di spingersi sul nemico per osservarlo ed offenderlo, e, naturalmente, le due flotte o s'incontreranno, oppure, se l'una sfuggirà l'incontro, l'altra lo cercherà per impedire all'avversario di compiere la sua missione. Nell'uno e nell'altro caso dovrà, necessariamente, risultare uno scontro, "nell'aria", tra le due flotte aeree; il contrario è inconcepibile, come è inconcepibile l'ammettere



l'azione di due cavallerie esploranti escludendo qualsiasi combattimento fra le cavallerie stesse, o l'ammettere l'azione di due flotte avversarie intesa unicamente ad offendere le coste nemiche senza combattere l'una contro l'altra. Ognuna delle due flotte aeree avrà il massimo interesse a sbarazzare l'aria dalla flotta avversa, perché solo quella che rimarrà padrona dell'aria e sarà riuscita ad inchiodare il nemico sulla superficie, potrà, poi, compiere contro il nemico superficiale tutte quelle operazioni offensive (ricognizioni, lancio di esplosivi ecc.) che riterrà più opportune.

Dato che esistono mezzi guerreschi che possono procedere attraverso l'aria, deve, necessariamente, avvenire la lotta nell'aria, ed il nemico più temibile gli aerei da guerra lo incontreranno nell'aria, precisamente come i mezzi da guerra marittimi trovano, oggi, nel mare il loro più temibile nemico.

Lo scopo primo ed essenziale di una flotta è quello di impadronirsi del dominio del mare, affatto secondario quello di agire contro le coste nemiche; similmente lo scopo primo ed essenziale delle flotte aeree dovrà essere quello di conquistare il dominio dell'aria, secondario quello di offendere il nemico superficiale; tanto secondario è questo ultimo scopo da non poter essere conseguito senza avere preventivamente raggiunto il primo.

Da queste poche considerazioni, semplici come il buon senso, emerge chiaramente come e quanto sia errato il concetto di studiare e costruire mezzi aerei destinati all'esercito od alla marina quali mezzi di ricognizione, collegamento, offesa dall'alto, ecc. I mezzi aerei guerreschi, qualunque essi siano ed a qualunque scopo destinati, debbono essenzialmente ed anzi tutto essere capaci di combattere e di vincere nell'aria, perché nulla potranno fare se prima non avranno, nell'aria, combattuto e vinto. È questa una regola che non ammette eccezioni. Anche i mezzi aerei destinati alle piazzeforti debbono essere capaci di combattere e non solo di osservare, perché, evidentemente, l'attaccante, avendo tutto l'interesse di non essere disturbato dagli aerei della piazza, porterà seco i mezzi per atterrarli ed il miglior modo di raggiungere questo scopo è quello di andare a cercare, nell'aria, gli aerei nemici.

È necessario dunque convincersi che l'aereo da guerra non può e non deve venire considerato come un semplice mezzo ausiliario dell'esercito e della marina, come può esserlo la telegrafia senza fili ed il colombo viaggiatore; è necessario adattar-

si all'idea che non siamo di fronte ad uno dei tanti perfezionamenti tecnici dei mezzi di osservazione e di offesa, ai quali il progresso della scienza e dell'industria ci ha ormai abituati, ma che ci troviamo, invece, di fronte ad una vera e propria innovazione di capitale importanza che ci condurrà fatalmente a combattere nell'aria nello stesso modo come si combatte sulla terra e sul mare.

I mezzi aerei che possediamo nel momento attuale presentano ancora caratteri di incertezza, ma il meraviglioso e continuo progredire di essi ci è arrisicuro che l'uomo, fra non molto, giungerà a volare con grande facilità e sicurezza; lo sviluppo delle flotte aeree seguirà naturalmente ed automaticamente il progredire dei mezzi aerei e verrà giorno in cui la loro potenza non sarà limitata che dalla potenza finanziaria delle diverse nazioni. E così, l'uomo avrà, per combattere, a sua disposizione, non solo la terra e il mare, ma anche l'aria, e nell'aria combatterà con tutte le sue forze come ora combatte, con tutte le sue forze, sulla terra e sul mare.

Non esiste nessuna ragione speciale che obblighi a limitare il futuro armamento aereo, come non ve ne è nessuna che valga a limitare l'armamento terrestre e navale, se si esclude la ragione economica. E come oggi ogni nazione fa il massimo suo sforzo economico per mantenersi la maggiore potenza terrestre e marittima che le è concessa, così domani ogni nazione sarà, dalla necessità delle cose, costretta ad uno sforzo supremo per provvedersi della maggior potenza aerea compatibile colle sue risorse.

Perché dovrebbe avvenire diversamente? Perché l'Inghilterra, conscia che il nemico può raggiungerla anche attraverso l'aria, dovrà adottare per la sua flotta aerea una formula diversa da quella che ha adottato per la sua potenza navale? Perché se la Germania costruisce una flotta di cento unità, la Francia non potrà costruirne una di duecento, obbligando così la Germania ad impostarne trecento, e così via?

Quale nazione non farà ogni sacrificio per provvedersi dei mezzi che reputa necessari ad impedire alle flotte aeree dei probabili avversari di conquistare il dominio dell'aria e di scorazzare di poi, impunemente, sul suo territorio seminandovi la strage e la rovina?

Purtroppo questa avverrà: la più bella, la più geniale, la più poetica conquista dell'uomo all'uomo apporterà nel suo grembo il dono fatale della guerra nell'aria, che, già oggi, ha cessato di essere pau-



roso fantasma per diventare una terribile realtà che si inizia, pronta a svilupparsi in tutta la grandezza del suo orrore.

Tutte le nazioni civili hanno già concesso crediti non indifferenti per le flotte aeree e siamo solo in un periodo caotico di studi e di progetti; poco alla volta e, forse, non tanto poco alla volta, questi crediti andranno man mano crescendo sino a che dovranno cambiar nome assumendo quello di bilanci e saranno dello stesso ordine di grandezza dei bilanci della guerra e della marina.

Ci troviamo dunque di fronte al primo manifestarsi di un fenomeno storico della massima importanza, e cioè al sorgere di un nuovo ramo della potenza militare, il quale, certamente, ci richiederà nuovi e grandi sacrifici d'ordine finanziario, che andranno a sommarsi con quelli che già ci richiedono i continui aumenti delle forze terrestri e marittime. Non potremo noi far nulla perché questo non avvenga? Lasciemo noi che le cose scendano fatalmente la loro china o cercheremo di porre un argine a questo nuovo torrente che ci minaccia colla sua piena imminente? Non abbiamo noi il dovere di risparmiare a quelli che verranno dopo di noi i sacrifici che costeranno le novissime flotte e gli orrori delle future, inevitabili, battaglie nell'aria? Aspetteremo noi che queste flotte si costituiscano, per proporre, quando sarà troppo tardi, una limitazione agli armamenti aerei?

A me sembra che, se si lascia sfuggire il momento presente, tutto quello che si cercherà di fare in seguito sarà fatica sprecata. Attualmente le diverse flotte aeree si trovano ancora in uno stato embrionale e non hanno ancora bene distinto il loro scopo, la navigazione aerea da guerra è ai suoi primi vagiti e brancola ancora nel buio; questo, o mai, è il momento di intervenire per impedire che l'embrione si sviluppi, che il vagito diventi ruggito e che le tenebre si dileguino; per impedire che anche l'aria diventi campo aperto alla umana ferocia. È necessario battersi anche nell'aria? No. La terra e il mare presentano un campo sufficientemente vasto alle nostre misere competizioni, un campo nel quale tutti possiamo trovare il nostro posto per combattere, vincere o morire. Vi è forse qualche nazione al mondo che possa sperare, da una lotta nell'aria, il raggiungimento di scopi che non potrebbero venir conseguiti da una lotta limitata alla terra e al mare? No. La potenza militare delle nazioni moderne dipende dalla rispettiva potenza in uomini ed in denaro, e questa non potrà variare unicamente perché si sono aperte all'uomo le vie dell'aria.

Il poter combattere anche nell'aria, se potrà modificare l'aspetto della guerra, non ne modificherà il risultato; nell'aria, come sulla terra e sul mare, vincerà chi avrà meritato di vincere per una lunga e tenace preparazione, per una salda ed incrollabile volontà di vincere.

E allora perché combattere anche nell'aria se questo combattere nell'aria tutti danneggerà e non porterà vantaggio ad alcuno?

È necessario, perché logico, razionale, umano e civile, che l'uomo si ribelli a questo fatale andare delle cose dal quale tutto ha da temere, nulla da sperare; è necessario che l'uomo non si lasci trascinare ciecamente e stupidamente dalle cose lungo la china perigliosa e che arresti, finché ne è in tempo, la palla di neve che sta per diventare valanga; è necessario che l'uomo impedisca alle ali che esso ha costruito con amore e con dolore e che lo avvicinano al cielo, al sole, alla sconfinata libertà dello spazio, di diventare, pur esse, strumento di strage, di rovina e di pianto; è necessario, infine, che all'uomo sia almeno concesso di rivolgere al cielo gli stanchi ed affaticati occhi colla sicurezza di non scorgere anche là la tetra immagine della morte già troppo diffusa sulla terra e sul mare.

E a me sembra che questo risultato altamente civile non sia di impossibile raggiungimento, se vi saranno uomini di buona volontà. Si tratterebbe semplicemente di mantenere lo "status quo", accordandosi per rendere l'aria neutrale, coll'impedire, mediante una convenzione internazionale, l'uso degli aerei in guerra.

La cosa appare di più facile attuazione che non la limitazione degli armamenti navali. Voler limitare gli armamenti navali equivale al voler imporre alle nazioni di battersi impiegando solo una aliquota della loro reale potenza e questo è molto difficile dati i supremi interessi che sono impegnati nelle guerre moderne; escludere gli aerei dall'uso di guerra equivale a dire alle nazioni: battetevi dove e come volete fuorché nell'aria. La limitazione impone, come dice la parola stessa, limiti al libero espandersi di organismi adulti, forti e potenti, ricchi di tradizione e di storia; la esclusione esige semplicemente che non si lascino, più oltre, sviluppare embrioni indistinti e non ancora viventi di vita propria.

Soffochiamo dunque oggi, mentre ancora ci è possibile e facile, il germe in gestazione e non aspettiamo che esso sviluppi i suoi tentacoli, ci afferri, ci dissangui e ci renda impotenti ad ogni sforzo, inetti a qualsiasi ribellione.

## **CAPITOLO QUINTO**

**I problemi dell'aereonavigazione.**

**Gli articoli su "La Preparazione" 1910.**



## 5.

### I problemi dell'aereonavigazione, "La Preparazione", luglio 1910.

*Il col. E. Barone, fondatore e direttore del giornale trisettimanale politico-militare "La Preparazione", così presentava nel numero 16-17 luglio 1910 il primo degli articoli di Douhet su I problemi dell'aereonavigazione:*

*"Diamo posto volentieri al seguente importante studio del maggiore Douhet: il quale, trattando con profonda competenza i problemi dell'aereo-navigazione, esprime, corredandoli di ampie prove, opinioni e giudizi che spesso sono in antitesi con quelli più comunemente e generalmente accettati. Il che, appunto, conferisce allo studio un più ricco interesse per le discussioni cui potrà dar luogo. Le parti successive di questo studio del nostro nuovo e bene accolto collaboratore seguiranno a brevissima distanza la prima che oggi pubblichiamo".*

*In effetti i sei articoli di Douhet vennero pubblicati sui numeri 16-17, 19-20, 21-22, 23-24, 26-27 e 28-29 luglio (la doppia datazione è dovuta al fatto*

*che "La Preparazione" era un giornale del pomeriggio: la prima data è quella del giorno di uscita), con la firma "maggiore Douhet, Bardonecchia, luglio 1910" Douhet provvide a raccogliere questi articoli in un opuscolo dallo stesso titolo, I problemi dell'aereonavigazione (Roma, tip. "Roma", 1910, pp. 65) recuperando quei brani che per motivi di spazio erano stati tagliati nel sesto articolo. L'opuscolo è largamente noto, grazie anche all'inserimento dei primi cinque articoli nel volume Profezie di Cassandra, curato da G. Pantano nel 1931, già cit.*

*Pubblichiamo il testo dei sei articoli, precisando che per il primo, il secondo, il terzo e il quinto non ci sono differenze tra il testo de "La Preparazione" e quello dell'opuscolo; che il quarto articolo è pubblicato sul testo dell'opuscolo, perché il numero del 23-24 luglio de "La Preparazione" non è conservato nelle Biblioteche nazionali di Firenze e Roma, cui abbiamo fatto riferimento; e che il sesto articolo è pubblicato nel testo dell'opuscolo, più ampio rispetto a quello de "La Preparazione".*

(N.d.C.)



5/1.

## I problemi dell'aereonavigazione, I. "La Preparazione", 1910, 16-17 luglio.

*Ripreso invariato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit.*

(N.d.C.)

La definizione più esatta che possa darsi dell'uomo è la seguente: «L'animale ricercante tutti i mezzi possibili per trasportarsi da un punto all'altro indipendentemente dalle proprie gambe».

L'ultima sua trovata in questo campo, e forse la più geniale, è l'aereonavigazione, mediante la quale esso è giunto ad aprirsi le vie dell'aria, finora precluse.

Questo nuovo mezzo di traslazione, così impressionante e così suggestivo, eccita l'entusiasmo e genera le più ardite speranze, ma, come tutte le cose nuove e che colpiscono più fortemente la fantasia, dà luogo a giudizi ed a previsioni strane e bizzarre. Credo, perciò, non possa riuscire discaro ai lettori l'esame, semplice e piano, che ho l'intenzione di fare del problema dell'aereonavigazione, avuto specialmente riguardo alle sue future applicazioni. Possiamo incominciare domandandoci:

È, l'uomo, giunto a poter volare? La risposta a questa domanda non è difficile per poco che ci arrestiamo al vero significato della parola volare. Compiere un volo significa: «Trasportarsi, con sufficiente sicurezza, attraverso l'aria, per una via determinata ed a meno di circostanze assolutamente eccezionali di atmosfera, da un punto qualunque ad un altro punto qualunque, ma determinato, della superficie terrestre». In questo senso dicesi che volano gli uccelli; l'uomo, invece, non è ancora capace di compiere voli in simili condizioni, quindi non vola ancora nel vero significato della parola, ma si è reso, solo, capace di compiere, «in determinate circostanze di tempo e di luogo» percorsi, più o meno lunghi attraverso l'aria.

Nel periodo che attraversiamo l'uomo può paragonarsi all'aquilotto che prova le sue prime penne e non alla maestosa aquila adulta che, sicura di sé, parte dal punto prescelto e, sfidando l'imperversante tempesta, si libra, superba, sulle ali possenti, alla ricerca della preda su cui piombare.

Questo ammesso, potremo rivolgerci una seconda e più interessante domanda:

Giungerà, l'uomo, a poter volare nel vero e proprio significato della parola? Si può a questa domanda rispondere affermativamente. Il progresso non si arresta e l'aquilotto, oggi incerto ed inesperto,

sarà, domani, aquila sicura.

Proseguendo nel nostro esame, dobbiamo ora domandarci:

Con quale mezzo, e cioè col più pesante o col più leggero, riuscirà l'uomo, in epoca, più o meno prossima, a volare? Tale quesito ci fa entrare, di botto, in una delle più importanti e più dibattute questioni dell'aereonavigazione.

Se uno dei due mezzi, il più leggero o il più pesante, si dimostra improprio a risolvere il problema completo del volo, è naturale che questo mezzo improprio venga abbandonato e che tutti gli sforzi vengano invece rivolti e concentrati sull'altro, che si manifesti adatto al raggiungimento dello scopo finale. Di qui l'importanza capitale della questione proposta.

Fra i più pesanti si possono immediatamente escludere i tipi elicottero ed ornitottero; tanto l'uno quanto l'altro, e lo si dimostra teoricamente e sperimentalmente, presentano, rispetto all'aeroplano, una tale inferiorità da escludere perfino la possibilità del confronto. Il dibattito resta, quindi, limitato fra il dirigibile e l'aeroplano.

Per mio conto esprimo, recisamente, la seguente opinione: «L'uomo giungerà a volare, nel vero significato della parola, impiegando l'aeroplano», o, per essere ancora più preciso: «l'aeroplano permette perfezionamenti tali da renderlo vero e proprio strumento di volo; il dirigibile, invece, presenta caratteri essenziali che gli impediranno, sempre, di diventare adatto strumento di volo».

E confermo il mio pensiero colle seguenti ragioni:

1° Trattandosi di perfezionamenti a venire, bisogna ammettere che ad essi perfezionamenti non vi sia limite alcuno, ad eccezione di quelli imposti dalla natura e dalle leggi fondamentali. Ammettiamo pure, perciò, ogni e qualsiasi possibile perfezionamento del dirigibile, per quanto riguarda forma, velocità, manovra, ecc.; ammettiamo pure che si trovi un gas più leggero dell'idrogeno, un gas che pesi addirittura zero. Ebbene, tutti questi perfezionamenti limitati non toglierebbero mai al dirigibile l'inconveniente di presentare un grande volume e di non essere pesante; tutti questi perfezionamenti non impedirebbero mai al dirigibile di presentare, in ogni circostanza, una grande superficie all'attacco dei venti, di essere naturalmente fragile, di non poter posare con sicurezza sulla

terra. Immaginate un'aquila che pesi zero. Potrebbe essa volare? Certamente che no. Potrebbe bensì muoversi, e chi sa come, nell'aria, ma tutte le volte che volesse posarsi dovrebbe fortemente aggrapparsi cogli artigli al suo sostegno per non essere trascinata e sbattuta contro gli ostacoli ad ogni spirar di vento. Ora, volare - sembra un paradosso, ma non lo è - non consiste semplicemente nella potenzialità di rimanere in aria, ma si concreta con quella di poter posare e riposare a terra.

Poiché la natura stessa del dirigibile impedisce una grande riduzione del suo volume, una struttura robusta, ed un sicuro assetto sul terreno, il dirigibile - anche ammesso, e non concesso, possa perfezionarsi in modo da potere evolvere perfettamente nell'aria - richiederà sempre speciali provvedimenti nei luoghi di sosta, luoghi che, di conseguenza, non potranno mai diventare completamente arbitrari, sì che non potrà mai, «con sufficiente sicurezza ed a meno di condizioni assolutamente eccezionali di atmosfera, trasportarsi da un punto qualunque ad un altro punto pure qualunque, ma determinato, della superficie terrestre».

2° L'aereoplano, invece, presenta organi tutti perfettibili e, senza contravvenire ad alcuna legge fondamentale, si può immaginare di poter perfezionare tali organi in modo da rendere l'aereoplano vero e proprio strumento di volo. Nulla, di fatto, si oppone a che si possa pensare che i motori, perfezionandosi, rendano minime, al punto di diventare trascurabili, le ancora troppo frequenti e disastrose *pannes*; nulla si oppone a che gli organi di manovra diventino tali da rendere stabile e sicura la rotta; nulla si oppone a che la velocità possa rendersi variabile entro grandi limiti, e che sia facilitata la partenza ed assicurato l'arrivo. Ed allora l'aereoplano «potrà compiere percorsi attraverso l'aria, salvo casi eccezionali, in ogni circostanza di tempo e di luogo»; potrà, cioè, realmente volare.

\*  
\*\*

A queste due ragioni di carattere assoluto, aggiungo le seguenti a riprova:

1° La breve storia dell'aereonautica dimostra, fin d'ora, la maggior perfettibilità degli aereoplani. Il primo dirigibile: *La France*, dovuto al Renard, fornì, nel 1884, una velocità propria di m. 6,50 al 1°; gli ultimi dirigibili posseggono una velocità propria di 14-15 m. al 1°; nello spazio di tempo di

ventisei anni la velocità propria dei dirigibili si è semplicemente raddoppiata, giungendo ad un massimo compreso fra i 50 ed i 60 km. all'ora. Nel settembre 1905 i fratelli Wright ottennero una velocità di 17 m. al 1°, oggi l'aereoplano ha raggiunto i 26 m. al 1° (Betheny). In meno di cinque anni la velocità si è raddoppiata ed è quasi il doppio di quella degli attuali dirigibili, i quali, dopo ventisei anni di sforzi, hanno appena raggiunto quella ottenuta dagli aereoplani al loro primo sorgere.

La velocità propria di un mezzo aereo è l'indice della dirigibilità del mezzo stesso, poiché esso è dirigibile davvero soltanto finché la sua velocità propria superi, di almeno tre o quattro metri al secondo, quella del vento. Siccome poi si calcola che la velocità del vento sia uguale od inferiore a 10 m. per 1° sette volte su dieci, e 999 su 1000 non superi i 25 m. al 1°; così, già fin d'ora, mentre i più moderni dirigibili sono tali 7 volte su 10, gli aereoplani possono lottare col vento quasi 999 volte su 1000.

Potranno i dirigibili raddoppiare la loro velocità? Una assoluta impossibilità non esiste ma esistono immense e, forse, insormontabili difficoltà. Per raddoppiare la velocità di un dirigibile, è necessario disporre di una forza motrice, almeno, otto volte più grande; e quindi, a parità di altre circostanze, di motori otto volte più leggeri. *La France* possedeva motori pesanti 44 kg. per HP; i motori attuali pesano circa 2 kg. per HP e forniscono una velocità poco più che doppia; per raddoppiare ancora la velocità occorrerebbero motori che pesassero al massimo 250 grammi per HP. Ma, giungendo ad ottenere un simile risultato, quale diventerà la velocità degli aereoplani che non mancheranno certo di approfittare di un tale alleggerimento dei motori?

2° Fin d'ora si può affermare che la libertà di volo è immensamente superiore per gli aereoplani che non per i dirigibili, e si può prevedere che tale superiorità tende ad accrescersi giornalmente. La libertà del volo consiste appunto nel poter partire quando si vuole e nell'arrivare dove si vuole, senza che la propria volontà sia costretta in limiti più o meno angusti. Riguardo al partire quando si vuole, abbiamo già visto che coll'aereoplano si può partire quasi 999 volte su 1000 (364 giorni nell'anno) mentre col dirigibile 7 volte su 10 (256 giorni nell'anno). Riguardo all'arrivare dove si vuole, è necessario considerare la distanza che si può percorrere senza scalo e la facilità di scalo e di

rifornimento. Il 13 gennaio 1908, Henry Farman vinse il gran premio Deutsch-Archdeacon, eseguendo, in Europa, il primo circuito chiuso di un km.; il 10 corrente, a due anni e mezzo di intervallo, Olieslager ha percorso 392 km. senza scalo, e con scali ed in giorni successivi 1693 km. con una velocità media di circa 80 km. all'ora (nel raid del dirigibile) I bis Roma-Napoli-Roma, la velocità media risultò di circa 30 km. Dato fornito dall'aviatore italiano), Weyman 1254 km., Fischer 1160 km., Labouchère 1154 km. ed altri 54 apparecchi distanze inferiori. Possono ancora i dirigibili mettersi in gara cogli aereoplani a questo riguardo?

Se poi consideriamo che negli scali l'aereoplano ha bisogno di rifornimenti inferiori e non dissimili a quelli necessari ad un volgare automobile e che si trovano ovunque, mentre i dirigibili hanno, ed avranno sempre bisogno di trovare quel gas leggero che è la loro vita e la loro morte; se aggiungiamo che, per atterrare, l'aereoplano non ha bisogno che di un limitato spazio di terreno adatto ed, una volta atterrato, può facilmente proteggersi e ripararsi, qualunque tempo faccia; mentre il dirigibile, oltre ad un vasto spazio di terreno adatto, ha bisogno, per atterrare, dell'aiuto di molti ed, una volta atterrato, riesce difficilissimo se non impossibile proteggerlo contro i subdoli attacchi del suo peggior nemico - il vento - a meno di non disporre, proprio in quel luogo, di un ricovero appositamente costruito, se poniamo mente a ciò, possiamo concludere che la libertà del volo è, già oggi, grandemente superiore per gli aereoplani, e che questa superiorità si farà sempre più grande, perché gli inconvenienti che si manifestano nell'uso dei dirigibili sono insiti essenzialmente in essi, e non è neppur lecito sperare di giungere ad escluderli.

3° Non si può affermare che gli aereoplani siano più pericolosi dei dirigibili, come oggi si fa, più ad impressione che a ragion veduta. Per affermarlo

fondatamente, sarebbe necessario stabilire un confronto fra le vittime fatte dai due sistemi ed i km. percorsi nell'aria dai due mezzi, in condizioni atmosferiche simili. Abbiamo visto aereoplani lanciarsi in condizioni tali di vento, che un dirigibile non avrebbe osato neppure di uscire dal proprio «hangar»; ed io ritengo perciò di poter asserire, fin d'ora, che, in uguali condizioni atmosferiche, l'aereoplano è più sicuro del dirigibile.

4° Alcuni ritengono costituire una superiorità pel dirigibile quella di poter elevare nell'aria pesi superiori a quelli che possono innalzare gli aereoplani; sono coloro che si impressionano leggendo che uno Zeppelin può trasportare venti passeggeri oltre il personale di manovra. Prima di tutto il peso sollevabile non è una qualità del volo. Una rondine vola meglio di un'anatra domestica, per quanto l'anatra pesi più della rondine e voli essa pure in certe determinate circostanze; in secondo luogo, bisogna considerare quale immane monumento (e qual fragile monumento: quattro perduti su sette costruiti!) sia un tale Zeppelin in confronto anche con dieci aereoplani capaci, ognuno, di trasportare due passeggeri oltre l'aviatore.

L'uomo giungerà, dunque, certamente a volare, nel vero e proprio significato della parola, ma coll'aereoplano (o con qualche altro mezzo per ora completamente ignoto) non col dirigibile.

La natura stessa, che nell'acqua ha risolto il problema dando ai pesci un peso specifico uguale a quello dell'elemento nel quale vivono e fornendoli di palloncino compensatore, nell'aria lo ha risolto col più pesante, fornendo la gente alata di molta energia e di saldo cuore.

L'uomo farà altrettanto ed io penso che il dirigibile - questo apparecchio troppo delicato, troppo fragile e troppo leggero per poter lottare con vantaggio - scomparirà, restando solo come esempio di un ingegnoso, ma non pratico, tentativo di conquista dell'aria.

## 5/2.

### I problemi dell'aereonavigazione, II. "La Preparazione", 1910, 19-20 luglio.

*Ripreso invariato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit.*

(N.d.C.)

Nel mio precedente articolo ho affermato, cercando di dimostrarlo, che l'aereoplano è capace di risolvere, in modo completo, il problema del volo,

mentre il dirigibile non potrà, mai, diventare un vero e proprio strumento di volo.

L'affermazione ha una forma recisa, ed io tengo moltissimo a tale recisione, perché è necessario, se si desidera procedere direttamente sulla via del progresso, possedere delle convinzioni ferme, chiare e precise. Quanto affermo può essere errato,



ma occorrerebbe provare che sia veramente errato. Si provi che il dirigibile può, oggi, competere coll'aereoplano; si provi che, in tempo più o meno lontano, potrà competere coll'aereoplano, ed io volentieri riconoscerò il mio errore e ne farò onorevole ammenda. Ma se queste prove non si possono portare, se la mia affermazione coincide con la realtà delle cose, se realmente il dirigibile è, già oggi, inferiore all'aereoplano, e se questa inferiorità dovrà necessariamente accentuarsi ogni giorno che passa, a che scopo proseguire ancora sullo stretto sentiero, irto di difficoltà e che sappiamo doversi necessariamente arrestare prima del culmine, invece di marciare, compatti, sulla larga strada che si presenta libera e piana avanti a noi e che certamente conduce alla meta sospirata? Certo, a molti, deve riuscire doloroso il fenomeno attuale.

Il dirigibile è costato lunghi studi e penose fatiche, ha prodotto poche gioie e molte disillusioni, ed il vederlo costretto, ora, a cedere il passo e, fra breve, a scomparire, è triste. Ma questa tristezza ha da essere di breve durata e non deve, per reazione, produrre un cieco accanimento a proseguire per una via che si sa errata, semplicemente perché fu la prima che ci si presentò aperta.

Un magnifico esempio, da imitare, ci fornisce la storia dell'aereonavigazione: Santos-Dumont - basti il nome per ricordare l'ardito pioniere del più leggero - fu il primo ad abbandonarlo per innalzarsi col più pesante, non appena fu dimostrata la possibilità di farlo.

Oltre a tutte le ragioni già esposte per dimostrare come l'aereoplano sia più perfettibile del dirigibile, ve ne è un'altra, potentissima, la quale fa sì che i possibili perfezionamenti attuati vengano più rapidamente attuati nell'aereoplano che non nel dirigibile. È la ragione economica.

Il dirigibile è un apparecchio da miliardario; il suo costo d'impianto e di manutenzione è enorme; le esperienze, le modificazioni costano immensamente, perciò a pochi è concesso di studiarlo. L'aereoplano non costa più di un volgare automobile; con somme limitate si può provare e riprovare, tentare e ritentare: molti vi si possono dedicare. Ed ecco come mentre al dirigibile verranno in aiuto solo l'ingegno ed il lavoro dei pochi, all'aereoplano saranno concessi l'ingegno ed il lavoro di molti; e mentre, dinanzi ai pochi, le difficoltà si faranno, di mano in mano, insormontabili, dinanzi ai molti la via si presenterà libera e, per essere percorsa, non esigerà che costanza e tenacia. Conseguenza: i

passi da gigante dell'aereoplano ed il tardigrado progredire del dirigibile.

Può ad alcuno rimanere un dubbio, e cioè: anche ammesso che gli aereoplani si prestino a risolvere il problema completo del volo e i dirigibili no, pure i dirigibili potranno, «in certe circostanze speciali», servire a scopi per i quali gli aereoplani saranno sempre inadatti. L'espressione è vaga, ma anche le espressioni vaghe e perfino quelle che non dicono nulla, hanno, qualche volta, una curiosa forza di convincimento. È necessario, per distruggerle, prenderle alle strette, e così farò cercando di vagliare quelle «certe circostanze speciali». E per andare con ordine, distinguiamo: circostanze di pace e circostanze di guerra.

\*  
\*\*

In pace, il dirigibile, trasporti una, venti o cento persone, non potrà essere che uno strumento di traslazione sportiva, mai un mezzo di trasporto capace, in alcun modo, di sostituirsi ad uno di quelli già esistenti. Questa sostituzione non avviene che quando il nuovo mezzo di trasporto riesce più economico. Ora, il dirigibile, non diventerà, mai, un mezzo economico. Come strumento sportivo, per i miliardari, non ho nulla da dire; c'è chi, per *sport*, viaggia spingendo avanti a sé una botte. I signori Welmann e Wamiman tenteranno, col dirigibile, la traversata dell'Atlantico; augurando loro, di tutto cuore, buona fortuna, aggiungo soltanto che non comprendo perché si debba arrischiare l'esistenza per non provare nulla, come non provò nulla colui che attraversò l'Atlantico in barchetta. Per quanto riguarda l'aereoplano, io non lascerò correre la mia fantasia fino a profetizzare, come è stato già detto, che, in epoca più o meno lontana, esso diventerà il mezzo più economico per il trasporto delle merci, non per me, almeno, anche l'aereoplano costituirà essenzialmente un nuovo mezzo di *sport*, ma un vero e proprio mezzo sportivo, possedendo tutte quelle caratteristiche di sveltezza, velocità, agilità ed abbordabilità che definiscono i veri e propri mezzi sportivi. E, poiché tanto il più pesante quanto il più leggero rimarranno costretti nell'angusto campo sportivo, è in questo campo che dobbiamo confrontarli, ed io non so trovare miglior parola che definirli, l'uno, l'automobile e l'altro la diligenza dell'aria.

Quelle «certe circostanze speciali», dunque, in pace non si verificano; vediamo in guerra. In guerra, sia



essa offensiva o difensiva, i mezzi aerei saranno usati offensivamente; il contrario è semplicemente inconcepibile.

Ora, un mezzo guerresco da usarsi offensivamente deve naturalmente possedere qualità offensive; ma non basta, è necessario ancora che possieda qualità difensive che gli permettano di compiere la sua missione attiva resistendo alle offese nemiche. Queste ultime potranno agli aerei provenire sia dalla superficie terrestre, sia dagli aerei nemici.

Le operazioni offensive che si possono immaginare adatte agli aerei guerreschi sono le ricognizioni, il lancio, dall'alto di materie esplosive, l'attacco degli aerei nemici.

Per compiere una ricognizione, ossia per scoprire e contare il nemico, sono sufficienti due occhi ed un cervello, e perciò sarà più adatto quel mezzo che, con maggiore rapidità e sicurezza, potrà trasportare due occhi ed un cervello là dove gli occhi potranno vedere ed il cervello comprendere. Dato che, fin d'ora, l'aereo piano vola meglio del dirigibile e che l'aereo piano è capace di trasportare, oltre all'aviatore, quegli indispensabili occhi e quel necessario cervello, ne viene di conseguenza che l'aereo piano è più atto, che non il dirigibile, al servizio di ricognizione. Questo in senso assoluto. In senso relativo, se si pensa che con la stessa spesa necessaria per un dirigibile si possono avere, all'incirca, 50 aerei piani - non credo di poter essere tacciato di esagerazione calcolando un milione per dirigibile, «hangar» provvedimenti forniture idrogeno, ecc. e 20.000 lire il costo medio degli aerei piani -, si può facilmente immaginare quanto debba riuscire più fruttuosa una ricognizione eseguita da 50 aerei piani, capaci di uscire qualunque tempo faccia e di procedere a grande velocità, in paragone di quella eseguibile da un solo dirigibile che deve aspettare il bel tempo a marciare con la velocità concessagli dal vento.

Lancio di materiale esplosivo su nemico situato sulla superficie terrestre. Per quanto io ritenga che questa operazione non potrà eseguirsi che eccezionalmente e che lo scopo principale ed essenziale degli aerei guerreschi debba essere quello, se mai, di riconoscere il nemico e di impedire al nemico che ci riconosca, pure mi fermerò ad esaminare questo caso, perché è appunto quello che, considerato superficialmente, potrebbe fornire una ragione per conservare i dirigibili come arma da guerra. Di fatto l'operazione di lancio risulterà tanto più efficace quanto maggiori saranno le quantità di esplosivo che si lasceranno cadere

sul nemico e, siccome il dirigibile è capace di portare un peso superiore che non l'aereo piano, per detta operazione, il dirigibile presenta vantaggi. Questo è il ragionamento superficiale, esatto solo se si paragona semplicemente la potenzialità di sollevamento di un dirigibile a quella di un aereo piano, ma che cade immediatamente se si paragona un dirigibile al numero di aerei piani che rappresentino la stessa spesa e lo stesso ingombro. Prendiamo ad esempio lo Zeppelin IV (13.000 m<sup>3</sup>, lunghezza m. 136, diametro m. 13, costo 1.500.000) capace di 12 passeggeri, carichiamolo invece di 12 quintali di esplosivi e mettiamolo in paragone con 50 aerei piani, capaci, ognuno, di innalzare un quintale, oltre l'aviatore (costo 50 x 30.000 = 1.500.000). Quante saranno le probabilità che i 12 quintali dello Zeppelin vengano a cadere sul nemico, in confronto con la probabilità che 12 dei 50 quintali, trasportati dagli aerei piani, vi giungano?

Per danneggiare il nemico non basta esser capaci di sollevare una certa quantità di esplosivo; è necessario poter trasportare l'esplosivo sulla verticale passante per la testa del nemico, superando non solo le difficoltà naturali, ma anche quelle artificiali che il nemico, certamente, opporrà alla riuscita del nostro tentativo. Bisognerà, cioè, che il mezzo impiegato sia non solo capace di volare bene, ma anche poco vulnerabile alle offese nemiche, offese che possono provenire dal basso, oppure dagli aerei avversari. Dal basso è, evidentemente, più facile colpire un dirigibile che non un aereo piano; il dirigibile presenta una superficie vulnerabile estesissima - lo Zeppelin considerato ha circa 1700 m<sup>2</sup> in proiezione orizzontale - ed è sufficiente un semplice razzo per incendiarlo; si muove con limitata celerità, è solo, e su di esso si possono facilmente concentrare le offese, mentre contro uno sciame di 50 aerei piani, vulnerabili solo nel motore e nell'aviatore, agili e veloci, è certamente più difficile difendersi e, se pure qualcuno potrà essere colpito a morte, gli altri giungeranno a compiere la loro missione.

Ma il nemico più temibile gli aerei lo troveranno nell'aria, negli aerei nemici. E qui entriamo anche nella terza delle operazioni offensive. Aereo piano contro aereo piano: la partita è uguale. Può dirsi altrettanto invece fra aerei piani e dirigibile, fra un solo piccolo aereo piano ed un mastodontico dirigibile? Qual difesa potrà opporre quest'ultimo ad un agile aereo piano che, valendosi della propria superiorità di volo, di velocità, di evoluzione, vada a librarsi sulla gran mole del dirigibile e vi lasci

cader sopra, ad esempio, semplicemente degli stracci imbevuti di petrolio in fiamme?

Concludendo, dunque, si può asserire che il dirigibile non è più adatto dell'aereoplano neppure per offendere il nemico mediante il lancio di sostanze esplosive, perché, pur potendo, in linea assoluta, elevare nell'aria un peso maggiore, gli fanno difetto quelle qualità che sono indispensabili per trasportare questo peso sul luogo dove deve eseguirsi il lancio.

L'aereoplano, godendo di migliori qualità difensive ed offensive che non il dirigibile, è quindi il mezzo aereo più adatto in tutte le circostanze di guerra.

Ecco dunque che quelle «certe circostanze speciali» della vaga espressione, messe alle strette, si sono ridotte a zero, e che perciò non rimane nessuna ragione per affaticarsi attorno al vecchio sistema del più leggero condannato, inesorabilmente, a scomparire.

Ma sento rumoreggiarmi d'intorno una obiezione formidabile: «Mentre tutte le nazioni civili si muniscono di dirigibili da guerra, chi siete, voi, che

osate dar torto a tutti?» Io sono semplicemente uno che non crede a Budda, quantunque vi siano centinaia di milioni di persone che credono a Budda. Le nazioni civili, per quanto riguarda la guerra, sono un poco come i montoni di «Panurge»: dove l'una va, le altre vanno. Ognuno dei vari organismi militari, terrestri o marittimi, ad ogni novità sorgente, è immediatamente sospinto a provvedersene - anche prima di conoscerla perfettamente - sia dall'opinione pubblica che vede grosso, sia da un istintivo timore di rimanere indietro gli altri, sia dal desiderio di precederli. Per quanto riguarda l'aereonavigazione, è poi necessario considerare che, fino a due anni fa, l'aereoplano era semplicemente un giocattolo e che solo il dirigibile esisteva come mezzo possibile di mantenersi in aria; non vi è quindi nessuna meraviglia che tutte le nazioni civili posseggano dei dirigibili; la meraviglia potrebbe invece nascere ora se, dopo l'affermazione di presa di possesso del dominio dell'aria compiuta dal più pesante, le medesime nazioni civili continuassero a costruire dirigibili, in virtù semplicemente della legge d'inerzia.

### 5/3.

#### **I problemi dell'aereonavigazione, III. «La Preparazione», 1910, 21-22 luglio**

*Ripreso invariato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit.*

(N.d.C.)

Da alcuni, non ancora perfettamente coscienti della impossibile coesistenza di dirigibili e di aereoplani nelle operazioni guerresche, con illusorio paragone, si dice che, nelle flotte aeree dell'avvenire, i dirigibili saranno le navi da battaglia, gli aereoplani le torpediniere dell'aria.

Questa affermazione dimostra semplicemente come sia facile errare quando si confezionano paragoni ad orecchio. In mare una torpediniera è capace di far saltare una nave da battaglia; nell'aria un aereoplano è capace di far naufragare un dirigibile. Il parallelismo si arresta qui, e qui la divergenza incomincia. In mare, una nave da battaglia possiede mezzi efficacissimi per difendersi e per offendere numerose squadriglie di torpediniere attaccanti simultaneamente, sì che le torpediniere non possono, con qualche speranza di riuscita, attaccare una nave da battaglia che di notte e di sorpresa, oppure quando essa sia già stata, in un prece-

dente combattimento, ridotta ad un rottame ancora galleggiante; in aria il dirigibile, anche se armato di mitragliere o di cannoni, non ha nessun mezzo per difendersi da un solo aereoplano, se questo, informandosi alla tattica degli uccelli da preda, dominerà la sua vittima; un solo aviatore senz'armi speciali, ma ben deciso, potrà sempre affondare un dirigibile, purché abbia il fegato di gettarvisi sopra. In mare, una nave da battaglia, colpita e ricolpita, toccata, sia pure, nei suoi organi più essenziali, presenterà ancora una forza di resistenza considerevole; un dirigibile naufragherà senz'altro alla prima ferita grave. Un dirigibile di fronte ad una squadriglia di aereoplani farà la stessa figura di un vecchio e grosso bastimento a vela, disarmato, contro una squadriglia di modernissime torpediniere. Solo il giorno in cui fra le navi da battaglia di prima linea vedremo schierarsi le caravelle di Cristoforo Colombo, solo in quel giorno, potremo, per legge analogica, ammettere i dirigibili nelle flotte aeree. Dall'alto si vede bene e dall'alto si colpisce facilmente; ergo la grande utilità degli aerei in guerra. Questo è il ragionamento, sempli-

cissimo e in apparenza logico, che viceversa poi conduce a conclusioni errate. I più, infatti, si preoccupano specialmente di creare mezzi aerei adatti alla scoperta ed all'offesa del nemico situato sulla superficie terrestre. Noi vediamo, di conseguenza, le marine e gli eserciti affannarsi a concretare mezzi adatti all'esplorazione, alla ricognizione, al lancio di bombe e di siluri aerei e che so io, coll'evidente preconetto che l'aereo debba essere qualche cosa di ausiliario, come, per esempio, in altro campo, la telegrafia senza fili. E questo è l'errore. Le flotte non furono create quali mezzi ausiliari dell'esercito; apertesi le vie dell'acqua, scopo primo principalissimo ed essenziale delle flotte fu, e sarà sempre, quello di battere le flotte nemiche, non quello di proteggere un'ala del proprio esercito, di bombardare città marittime, di impadronirsi del naviglio mercantile avversario. Aprendosi, ora, all'uomo le sconfinite vie dell'aria, lo scopo primo, principalissimo ed essenziale degli aerei guerreschi sarà quello di battere gli aerei nemici.

Le esplorazioni, le ricognizioni, le offese dall'alto, tutte insomma quelle operazioni possibili ed immaginabili che dall'aria possono compiersi rispetto ad un nemico terrestre o marittimo, sono di secondaria importanza - come sono di secondaria importanza tutte quelle operazioni che dal mare possono esercitarsi contro terra - e verranno in seguito, quando la flotta aerea avrà acquistato il dominio dell'aria; sono quindi operazioni che solo una delle due flotte aeree combattenti, quella vittoriosa, sarà in grado di compiere.

E perciò gli aerei costituenti la flotta dovranno, essenzialmente ed anzi tutto, presentare caratteri di combattività nell'aria, qualità offensive e difensive contro aerei; e ciò anche a scapito delle medesime qualità contro nemico, dirò così, superficiale, perché questo sarà sempre un nemico secondario, col quale essi verranno a contatto dopo, quando e se saranno riusciti ad annientare il nemico che vola. Definire un aereo come un mezzo di ricognizione terrestre o marittimo, è un errore, perché presuppone ed ammette che il nemico non sappia, anche lui, sollevarsi da terra. Ogni e qualunque mezzo aereo guerresco deve essere capace di combattere con la possibilità di vincere, perché nessuna altra operazione gli sarà concessa prima della vittoria. Questo è il concetto fondamentale, e sul quale ritengo non si possa neppure discutere, che vorrei si immedesimasse profondamente nella coscienza di chiunque si occupi di

aereonavigazione applicata alla guerra.

Dato questo concetto, io domando ancora, a costo di ripetermi, pur di convincere: «è il dirigibile oggi, sarà il dirigibile domani, atto a combattere contro l'aereoplano?» ed, anzi, perché la risposta possa fornirsi senza il minimo scrupolo di coscienza: «nella lotta fra un dirigibile ed una squadriglia di aereoplani corrispondente al costo del dirigibile potrà, la vittoria, rimanere a quest'ultimo?»

Ed allora: «se io dispongo di una somma X, costruirò aereoplani o dirigibili?»

Da qualunque parte si consideri la questione, sotto qualunque angolo la si prospetti, comunque la si giri o la si volti, la risposta non varia, ed è di condanna per il sistema del più leggiero.

Qualche mese fa, in una conferenza che ebbi l'onore di tenere agli ufficiali di terra e di mare della piazza di Spezia, formulai questa specie di verdetto; allora non potevo fare che previsioni, ed in parecchi dei miei cortesi uditori potei rilevare il dubbio sulla equità del verdetto; ma, oggi, io ritengo che basti leggere i resoconti delle gare di Bethény perché ogni esitazione svanisca.

\*  
\*\*

Quale influenza avrà l'aereonavigazione sulla guerra?

Su questo tema si sono scritte molte cose, si sono fatte molte previsioni, ma la massima parte delle conclusioni alle quali si è arrivati, risentono del peccato originale. E questo peccato è appunto di essere partiti dal concetto: «dall'alto si vede bene e dall'alto si colpisce facilmente». Questo concetto è talmente avvincente che ha perfino costretto l'alata fantasia del Poeta il quale, per quanto immaginifico, nella guerra aerea non ha veduto nulla di più grandioso che l'ala bianca, capace di recare tanto peso di materia esplosiva da distruggere una città quasi con la rapidità con la quale furono dal demone sotterraneo distrutte Reggio e Messina.

Facciamo, per un momento, una supposizione: supponiamo cioè che l'uomo sia vissuto fino al giorno d'oggi senza conoscere la navigazione propriamente detta e che, ad un tratto, od in breve volgere di tempo, veda aprirsi, dinanzi a sé, le vie dell'acqua. La cosa, da principio, dovrà sembrargli strana e meravigliosa; ammirerà perciò gli ardentosi che si affideranno ai fragili schifi, e immediatamente penserà al modo di applicare alla



guerra il nuovo mezzo di traslazione. Questo uomo - supposto ragionasse analogamente all'uomo reale di oggi nei riguardi dell'aereonavigazione - dovrebbe dire: «Per la via del mare io posso giungere fino di contro a città e campi avversari situati sulle rive e di là offenderli facilmente senza bisogno di conquistare, penosamente, le vie terrestri che a quelle città ed a quei campi conducono». Da questo ragionamento, l'uomo supposto sarebbe indotto a concretare mezzi navali atti a portarsi di fronte alle località marittime avversarie e ad offenderle, nello stesso modo che l'uomo reale odierno escogita mezzi volanti per poter offendere il nemico col portarsi sopra il medesimo per le vie aeree.

Noi possiamo immediatamente affermare che se l'uomo supposto ragionasse come abbiamo detto, dimostrerebbe di avere la vista corta.

L'utilizzazione delle vie acque fu facile all'uomo e sorse naturalmente, ma, facile, o difficile, una volta sorta, non poteva accadere diversamente da quello che è avvenuto di fatto. Il navigare sulle acque produsse il combattere sulle acque, e se la guerra sull'acqua poté e può essere coordinata a quella terrestre, i mezzi guerreschi navali non furono e non saranno mai considerati ausiliari delle azioni svolgentisi in terra.

Per qual ragione, l'apertura delle vie aeree deve condurre ad un diverso risultato?

È necessario dunque che, spingendo più lontano il nostro sguardo, la nostra visione risulti più vasta e più comprensiva. A noi, che abbiamo vissuto finora inesorabilmente attaccati alla superficie terrestre, a noi, che abbiamo sorriso, quasi con compassione, agli sforzi dei pochi precursori che credevamo illusi mentre erano veggenti, a noi, che possediamo solo eserciti e marine, deve, necessariamente, sembrare strano che l'atmosfera sia per divenire un campo di lotta non meno importante della terra e del mare. Ma a questa idea dobbiamo abituarci fin d'ora ed alle nuovissime lotte, fin d'ora, prepararci.

Se possono esistere nazioni non bacciate dalle onde del mare, non ne possono esistere che non siano sfiorate dalla carezza dell'aria; e perciò le guerre future saranno sempre, almeno, aeree, alcune volte terrestri ed aeree, in generale terrestri, marittime ed aeree. Avremo dunque, nell'avvenire, tre campi

di lotta ben definiti e ben distinti, invece di due; in ognuno di essi la lotta, per quanto combattuta con mezzi diversi, dovrà essere coordinata ad un solo scopo, ma questo scopo sarà sempre lo stesso: vincere - e la miglior coordinazione sarà sempre quella di vincere nei vari campi di lotta.

Attualmente abbiamo la piena coscienza quanta importanza assuma il potere conquistare il dominio del mare; non meno importante sarà, fra breve, la conquista del dominio dell'aria, perché solo possedendo il dominio dell'aria, e solo allora, noi potremo usufruire dei vantaggi che si compendiano nella frase: dall'alto si vede bene e dall'alto si colpisce facilmente; vantaggi di cui non potremo godere i benefici finché non avremo costretto il nemico a rimanere sulla superficie.

Si combatterà dunque, ed aspramente, per il dominio dell'aria. E per ciò le nazioni civili, per prepararsi alla novissima lotta, apprezzeranno e raccoglieranno i mezzi adatti; e, siccome in ogni lotta, a parità di altre condizioni, prevale il numero, così, come è avvenuto ed avviene per gli eserciti e la marina da guerra, avverrà per le forze aeree una gara incessante e frenata solo da contingenze di ordine economico; ed in causa di questa gara inevitabile - nella quale nessuna nazione si rassegnerà, se non costretta da ineluttabili ragioni finanziarie, a giungere buon'ultima - le flotte aeree andranno, man mano, ingrossando ed acquistando importanza.

L'esercito e la marina non devono dunque vedere negli aerei dei mezzi ausiliari capaci di essere utili in certe determinate circostanze, no; esercito e marina debbono invece vedere negli aerei il nascere di un terzo fratello, più giovane ma non meno importante, nella famiglia guerresca.

Nell'ultima giornata della riunione di Bethény si videro tre ufficiali francesi, che avevano preso parte alle gare, partire per via aerea verso Châlons e tre piccole bandierine tricolori fremevano nel vento fra la terra ed il cielo. Alla Germania non è certamente sfuggito questo episodio, e fra poco si avvererà il sogno del povero capitano Ferber. Nelle future, per non dire prossime, riviste, le squadriglie di aereoplani sfileranno allineate, ma non spiccheranno nell'azzurro del cielo perché saranno dipinte del colore di guerra.



**I problemi dell'aereonavigazione, IV. "La Preparazione", 1910, 23-24 luglio.**

*Questo numero del giornale manca nelle collezioni conservate presso le Biblioteche Nazionali di Firenze e di Roma, che abbiamo utilizzato. Il testo che diamo è perciò quello pubblicato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit.*

*Il riferimento al "Corriere della Sera" del 14 luglio, contenuto nelle prime righe dell'articolo, offre un ulteriore elemento per la datazione di questi articoli, che già portano l'indicazione "Bardonecchia, luglio 1910" prima della firma di Douhet.*

(N.d.C.)

Avevo appena finito di scrivere l'articolo precedente, terminante con la visione di grigio-azzurri aereoplani sfilanti nelle prossime riviste, quando lessi (*Corriere della Sera* - 14 luglio) la notizia della prima tattica aerea. Il colonnello Estienne - si ricordi questo nome che rimarrà nella storia delle future guerre aeree - direttore dello stabilimento militare di aviazione di Vincennes, telegrafò al campo di aviazione di Mourmelon il primo tema di manovra nell'aria: «Alcuni apparecchi, provenienti da Bethény, domani si recheranno a Mourmelon; cercate di arrestare la loro marcia e di impedire che giungano alla mèta».

Sostituite alla parola «apparecchi» le parole: squadroni, battaglioni, navi ecc. mutate il nome delle località, ed avrete, a scelta, un comunissimo e famigliare tipo di tema tattico terrestre o marittimo. È questa una conferma, insperata, di quanto io ho affermato e mi sono sforzato di dimostrare, e cioè che la navigazione aerea ci ha aperto un nuovo campo di lotta, simile, ma distinto, da quello terrestre e da quello marittimo. E dico «insperata» conferma perché, quantunque io abbia osato di spingere audacemente lo sguardo avanti, pure mi ero limitato a vedere gli aereoplani sfilare alle riviste, mentre la realtà, ancor più immaginifica, me li ha fatti vedere nel combattimento, per quanto simulato. Ma così è; l'aereoplano è tale meraviglioso strumento che mantiene più di quello che promette.

Nella *Tribuna* del 29 giugno ultimo scorso, e cioè 15 giorni fa, l'on. Montù scriveva: «Certamente, come è allo stato attuale, non si può pretendere gran che dall'aereoplano nel campo militare. E da augurarsi che qualche fatto nuovo possa togliergli quel carattere di incertezza che lo rende pericoloso e lo priva delle qualità che avrebbe, poiché è

indiscusso che potrebbe rendere segnalati servizi nell'osservazione; nel trasporto di ordini, eccetera. Si può quindi ritenere che, mentre il dirigibile è già relativamente pratico ed è in grado di prestare grandi servizi in circostanze atmosferiche non troppo sfavorevoli, l'aereoplano, per ora, può prestarsi a compiere qualche volo ardito, ma con missioni limitate».

Per quanto il mio egregio amico non si sia troppo compromesso esponendo tali giudizi, pure, penso che, oggi, a quindici giorni di distanza, forse, non scriverebbe più le stesse frasi.

Di fatto, in questi quindici giorni, l'aereoplano ci ha fatto assistere se non a fatti nuovi, per lo meno ad azioni nuove. Mentre ieri i quattro dirigibili francesi non poterono uscire per partecipare alla rivista, a Bethény si videro aereoplani sfidare quasi la tempesta, innalzarsi fino a 1400 metri, percorrere circa 400 km. in un sol volo, sorpassare i 100 km. all'ora, gareggiare in corsa contemporanea come innocue biciclette e finalmente fra Bethény e Mourmelon combattere.

E questo è l'importante: combattere. Precisamente perché questo è lo scopo e la finalità degli aerei guerreschi; ed essenzialmente di combattere, nell'aria e contro aerei, debbono essere capaci gli aerei di guerra; non di compiere missioni limitate quali sono appunto l'osservazione, il trasporto degli ordini e, mi si perdoni, quei grandi servizi che sono in grado di rendere i dirigibili in circostanze non troppo sfavorevoli di atmosfera.

Un aereoplano militare ed uno montato dal Labouchère presero parte alla primissima manovra aerea che, a quanto narra il giornale, si svolse nel modo più completo con attacco, giunger di rinforzi, ritirata e inseguimento. Poche erano le unità impegnate, ma non vi è assolutamente nessuna ragione che impedisca, nel futuro prossimissimo, l'azione di un numero enormemente più grande di unità. Ed ecco l'importanza veramente storica di quella interessante manovra che fu il primo embrione di combattimento fra uomini nell'aria, e che perciò segnerà l'origine delle future guerre aeree.

\*  
\*\*

Come si svolgeranno queste guerre nell'aria? È questa una domanda suggestiva ed imbarazzante,

ma alla quale si può, entro certi limiti, rispondere se si riesce a frenare la propria immaginazione con la logica e con la ragione.

La condotta strategica delle guerre aeree sarà molto simile a quella delle guerre navali. Di fatto le squadre aeree potranno muoversi in tutte le direzioni al di sopra della superficie terrestre come le squadre navali possono muoversi in tutte le direzioni della superficie del mare. Questo essendo limitato dalle coste mentre l'oceano atmosferico è illimitato, la libertà della manovra strategica sarà più grande nell'aria che non sul mare.

Le squadre navali hanno bisogno di basi terrestri alle quali appoggiarsi, un analogo bisogno sentiranno le squadre aeree, ma, mentre le basi navali debbono, necessariamente, trovarsi sul mare, le basi aeree potranno essere situate dovunque sul territorio nazionale, naturalmente nei punti più convenienti e più adatti. E tali basi aeree saranno, come sono quelle navali, studiate e fortificate in modo da potere, almeno alcune, fornire sicuro asilo alle squadre aeree. Nello stesso modo come ogni nave possiede un limitato campo d'azione o raggio d'autonomia dipendente dal tempo che può rimanere staccata dalla base e dallo spazio che in quel tempo può percorrere; similmente ogni mezzo aereo avrà pure un limitato raggio di autonomia e, conseguentemente, non potrà operare all'infuori del circolo con tale raggio descritto. Come attualmente sono stabiliti i limiti delle acque territoriali ed i neutri non possono fornire rifornimenti né ricovero alle navi belligeranti che in certe determinate e convenute circostanze, così, necessariamente, dovrà essere stabilito il limite, dirò così, dell'aria territoriale, al di sopra del quale il transito sarà libero ed internazionale; e sul terreno neutrale non si potranno gli aerei belligeranti né arrestare né rifornire che in determinate e convenute circostanze. Per ogni nazione il limite entro il quale potranno spostarsi le forze aeree, sarà definito da una linea circoscrivente i circoli descritti col raggio di autonomia delle squadre aeree e coi centri nelle basi aeree; ed i teatri di operazione delle future guerre aeree fra le varie nazioni saranno definiti dall'area compresa entro le linee limite nazionali, aree che potranno anche esser nulle, nel qual caso la lotta aerea risulterà impossibile.

Le squadre navali posseggono una grande velocità di traslazione rispetto alle armate terrestri; le squadre aeree ne possederanno una ancora più grande di quelle navali, ma dello stesso ordine di grandezza; per questa ragione la manovra strategica aerea

dovrà essere rapida e fulminea, potrà essere l'esito della guerra.

Le forze aeree dovranno essere sempre pronte, ancora più pronte di quelle navali; per esse non esisterà periodo di mobilitazione se non anteriore all'apertura delle ostilità, le quali, appunto per la possibile estrema rapidità delle mosse, è da supporre - almeno per analogia - verranno aperte con improvvisi attacchi aerei.

Lo scopo della strategia aerea sarà uguale a quello della strategia terrestre e navale; giungere con le proprie forze nelle migliori condizioni per vincere nel campo tattico.

Anche tatticamente la guerra aerea avrà qualche analogia con quella navale e queste analogie deriveranno dal fatto che tanto in mare come in aria si può manovrare con la stessa facilità in tutte le direzioni orizzontali e che nei due elementi i mezzi si possono muovere con grandi velocità. Una differenza essenziale fra la battaglia navale e quella aerea deriverà invece dal fatto che nelle seconde si potranno eseguire anche spostamenti nel senso della verticale e che, fornendo il dominio un naturale e considerevole vantaggio, questo dominio sarà ricercato dalle parti combattenti che tenderanno verso l'alto, dove avverrà lo scontro.

Sia strategicamente che tatticamente, avrà certamente vantaggio quella squadra omogenea che potrà sviluppare una più grande velocità, perché ad essa sarà permesso accettare o no il combattimento, ed, a sua volta, quando lo creda, imporlo. Considerando l'aereo come mezzo aereo, l'unico che oggidi si manifesti possibile, e senza andare coll'immaginazione a fantasticare su mezzi di cui non abbiamo ancora nessuna idea neppure embrionale, è necessario che la mente non venga sviata dall'espressione: «squadra aerea» che per semplicità ho usato finora.

Trattandosi, come ripeto, di aereoplani, non può esistere alcuna analogia sulla costituzione di una squadra aerea e quella di una squadra navale. Questa è composta di un limitato numero di grosse unità, mentre l'aerea sarà composta di un gran numero di piccole unità, perché l'aereo sarà sempre piccolo rispetto al peso che potrà elevare in confronto del peso che può essere trasportato sull'acqua. Squadra aerea è quindi una espressione impropria a rendere l'idea e che ho usato solo per comodità e perché non mi è riuscito di creare espressione più adatta.

Con la somma di denaro che costa una grossa nave da battaglia odierna (60 milioni) si possono co-

struire 3.000 aereoplani capaci, ciascuno, di almeno due persone. Per quale ragione una nazione non potrà, o non dovrà, spendere per la sua flotta aerea la somma che, ora, spende per una unità di squadra? Per quale ragione, se una nazione fa questo, un'altra non può fare il doppio? Chi sa per quale nascosto motivo, per esempio, l'Inghilterra, conscia che l'aria la tocca come il mare la bagna, dovrà adottare per la flotta aerea una diversa politica di quella che segue per quella navale? Per quale impossibilità, se la Francia costruisce 100 aereoplani da guerra, la Germania non ne può costruire 200, l'Inghilterra 400 e così via? E quando una nazione saprà che la sua probabile avversaria possiede per dire una cifra, 1000 aereoplani, e penserà che se una tal forza aerea può impadronirsi del dominio dell'aria, potrà anche esser padrona di volare impunemente sulla sua terra, per quale impossibilità non farà essa ogni suo sforzo per allontanare quel pericolo apparecchiandosi una forza aerea conveniente?

Necessariamente, inevitabilmente, per la forza stessa delle cose, ed automaticamente, le forze aeree subiranno un vertiginoso crescendo, e le future squadre aeree saranno perciò grandiose ed imponenti raccolte di mezzi, più paragonabili certo a grosse masse di cavalleria volante che a vere e proprie squadre navali.

E quindi l'organizzazione di queste forze aeree sarà diversa; si formeranno grandi unità le quali saranno suddivise man mano fino alle unità più proprie al combattimento, e queste ultime saranno formate di un certo numero di apparecchi montati, nello stesso modo che da una divisione di cavalleria si discende man mano allo squadrone ed al cavaliere. Questa organizzazione e la velocità grandissima di cui saranno dotate le unità, imporranno certamente l'urto come soluzione dello scontro tattico e se non li vedremo noi, i posteri vedranno gli squadroni di aereoplani caricarsi a vicenda nell'azzurro dello spazio a tre dimensioni analogamente a quello che avviene oggi fra gli squadroni di cavalleria nelle ampie brughiere nei grassi prati verdeggianti.

Tale è la visione che si presenta al mio sguardo se ardisco spingerlo nel futuro; visione che ho cercato di esprimere contenendola nei limiti del verosimile e che, nonostante ciò, risulta naturalmente fantastica; e tale risulta perché la guerra aerea è per noi così vaga, idea così nuova ed improvvisa che qualunque visione di essa deve, necessariamente, riuscire apparentemente fantastica. Ma il mio scopo non è stato quello di fare un esercizio di immaginazione ad uso e consumo dei miei cortesi lettori, bensì quello di dare una idea della importanza che possono assumere le questioni relative alle applicazioni della aereonavigazione alla guerra; qualunque sia per essere, nel futuro, la guerra nell'aria. E mi stimerò perfettamente soddisfatto se sarà riuscito a convincere di queste, per me, assolute verità:

1° L'aereonavigazione produrrà inevitabilmente la guerra aerea nel suo più largo significato.

2° All'idea della guerra aerea è necessario abituarci fin d'ora.

3° I mezzi aerei guerreschi debbono, fin d'ora, essere concretati informandoli ad un concetto simile a quello che presiede alla costruzione dei mezzi guerreschi terrestri e navali; e cioè in vista della «guerra» aerea.

4° La guerra aerea coinvolge, oltre alla risoluzione del problema tecnico del mezzo aereo adatto, la risoluzione di una grande quantità di problemi di preparazione, organamento, impiego eccetera delle forze aeree, e cioè richiede la creazione, *ex novo*, di una terza parte dell'arte della guerra, quella appunto che potrà definirsi: l'arte della guerra aerea. L'ora che attraversiamo segna un momento storico di una importanza eccezionale; sta svolgendosi un nuovo fenomeno nella storia dell'umanità. A noi sarebbe impossibile determinare con precisione quando incominciò la lotta sulla terra e quella sull'acqua; ai posteri l'inizio della guerra aerea sarà perfettamente e chiaramente definito; e noi a questo inizio avremo assistito ed a questo inizio avremo cooperato.

E sarebbe davvero curioso che non ce ne fossimo neppure accorti.

## 5/5.

### I problemi dell'aereonavigazione, V. "La Preparazione", 1910, 26-27 luglio.

*Ripreso invariato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit.*

(N.d.C.)

Tutto quello che ho scritto finora, l'ho scritto per cercare di dimostrare, essenzialmente, le seguenti due verità per me indiscutibili, e che si sono



profondamente radicate nel mio animo:

1° L'aereo piano è, oggi, l'unico apparecchio che prometta - e lo prometta a breve scadenza - una completa risoluzione del problema del volo; ed è, perciò, l'unico apparecchio che si presenti adatto alla guerra.

2° La guerra aerea, intendendo con queste parole qualche cosa di simile alla guerra terrestre o marittima, ma che si svolga nell'aria, è inevitabile, nel senso che nell'avvenire, ci batteremo anche nell'aria.

Messo di fronte a queste due proposizioni, mi sono domandato: E allora, che cosa resta a fare?

Dico subito, specialmente a coloro ai quali questa domanda potrebbe parere improntata ad una esagerata dose di presunzione, che la mia coscienza rispose immediatamente per me, ed in questi termini: «Poiché tali sono le tue convinzioni, il tuo dovere è semplice, e consiste nell'esporle francamente e senza reticenze; se sei nel vero, bene; in caso contrario non persisterai nell'errore». Ed io ho seguito quanto la mia coscienza mi consigliava. Soddisfatto questo dovere verso me stesso, acquetato il censore del mio io, la mia mente non si appagò; che, invece, insistentemente, la domanda: «E allora, che cosa resta a fare?» bussò e ribussò al mio cervello.

Mi permettano perciò, i pazienti lettori che hanno avuto la costanza di seguirmi fin qui, che io esponga loro le risposte che diedi a quella petulante. Noi, italiani, siamo rimasti indietro nell'arte del volo. È questa una dolorosa verità che è necessario ci diciamo noi stessi per non sentircela sussurrare d'intorno: una dolorosa verità della quale è necessario ci rendiamo piena coscienza, perché ci sia di sprone a raggiungere gli altri; dolorosa verità che deve tanto dolerci da spingerci necessariamente al nobile proposito di superare gli altri. Ed io, nell'esporla così brutalmente, non ho affatto l'intenzione di mancare minimamente di riguardo verso quei volenterosi che hanno dato tutte le loro migliori energie affinché quella verità non fosse; che, anzi ad essi, reverente, m'inchino; no, intendo semplicemente partire da essa per invocare tutto affinché essa più non sia, e questo faccio non per lo sterile desiderio che gli italiani stabiliscano, anch'essi, dei *records* nei campi d'aviazione e ad essi sia concesso il facile applauso degli *snoobs* internazionali e l'acuto squittire delle damine che assistono ai cruenti spettacoli del novissimo Circo; ma per l'acuto desiderio, che mi punge, di vedere gli italiani prepararsi ai futuri cimenti dell'aria, di giungere a

possedere la sicurezza che i nostri futuri soldati aerei saranno non impari ai loro fratelli di terra e di mare. Non credo perciò di dovere spendere altre parole per dimostrare la necessità e l'urgenza che noi italiani abbiamo di imparare, a volare; necessità ed urgenza sufficientemente dimostrate dal fatto che, nello sconfinato oceano atmosferico, verranno impegnati combattimenti non meno importanti di quelli che si combattono per mare e per terra. E poiché l'aereo piano sarà il mezzo col quale si volerà, è coll'aereo piano che dovremo imparare a volare.

Il dirigibile, quel mezzo col quale ci era dato competere, ha compiuto la sua missione e deve esser messo da parte; se non lo metteremo da parte noi oggi, la forza delle cose ci costringerà a farlo domani. È doloroso, ma inevitabile; il progresso si avvanza, imperturbabile, su di una strada coperta di cadaveri d'uomini e di cose, e, nella lotta per la vita, innumerevoli sono le vittime.

Qualunque sforzo si possa fare per conservare il dirigibile, riuscirebbe, più che inutile, dannoso; perché ogni energia, ogni lavoro, ogni soldo speso in suo vantaggio, da una parte non servirebbe che a prolungare un'agonia, dall'altra sarebbe perduto pel progredire del fortunato e giovane competitore. La necessità di cambiare strada si impone quando, e non appena, ci si accorga di avere sbagliato via; bisogna sempre avere il virile coraggio di riconoscerlo, arrestarsi, retrocedere e prendere la buona. Nel caso che consideriamo non si sbagliò strada, è vero, perché ne esisteva una sola; ma ora che si è aperta la buona, il risultato è identico. Pensiamo solo a questo: un uomo di fegato montato su di un aereo piano può sempre quando voglia, mandare a picco un dirigibile, e nessun dirigibile, in guerra, può esser sicuro di non aver a che fare con un aereo piano montato da un uomo di fegato.

Altre nazioni costruiscono dirigibili. Facciano pure. Buon per noi; per quanti ne costruiscano, non ne costruiranno mai tanti quanti uomini arditi genera l'Italia nostra. Ma non costruiamone, anche noi, unicamente perché gli altri ne costruiscono. Questa è una ragione buona per le signore, e solo per quelle di cervellino minuscolo, per seguire la moda, qualunque essa sia, perché moda.

Io non so, né mi preoccupo di sapere, quale impiego si intenda di fare dei nostri dirigibili da guerra, perché sono convinto che, a qualunque impiego si destinino, non soddisferanno allo scopo. E dico «qualunque impiego», perché, qualunque esso possa essere, sarà pur sempre necessario che il dirigibile



«possa tener l'aria in presenza del nemico»; ora questo è impossibile, a meno che il nemico non sia inchiodato a terra o non possieda, esso pure, esclusivamente dirigibili. Invece, svolgendo lo sguardo attorno a noi ed al di sopra delle Alpi, vediamo stranieri coll'ali aperte e ferme; noi soli, queste ali non sappiamo adoperare, noi soli rassomigliamo al maldestro ed incerto ultimo nato del nido.

E se gli altri costruiscono dirigibili, costruiscono anche aereoplani e li sanno impiegare; e poi essi sono in grado di fare spese di lusso che a noi non sono assolutamente concesse. Solo a chi possiede ancora il superfluo è permesso buttare via il suo denaro; chi ha appena il necessario deve saper contare, e noi, purtroppo, siamo costretti a contare e ricontare. Arrestiamoci dunque; ultimi arrivati nell'agone, siamo, fortunatamente, poco impegnati per poterci ritirare a tempo senza fare una triste figura. Ricordiamoci che se l'errare è umano, il perseverare è addirittura *diabolicum*. Lasciamo che la Germania trasformi in magazzini i magnifici e colossali *hangars* che si è affrettata a disseminare nel suo territorio; noi, se vogliamo costruire dei magazzini, è proprio inutile che diamo loro la forma di ricovero per dirigibili.

\*  
\*\*

È necessario, dunque, che noi impariamo a volare coll'aereo. E nel dire «noi» intendo: «noi italiani», non «noi militari». Interessa essenzialmente alla difesa del nostro paese che si apprenda a volare. Questo è il concetto che ci deve guidare, nessun altro. Si dedichi all'arte del volo chi vi è più portato, ma chiunque vi è veramente adatto trovi l'aiuto che gli è necessario per dedicarsi.

Sorgano anche in Italia fabbriche di aerei, come ne esistono altrove, e trovino queste fabbriche il giusto compenso dello studiare e del costruire. Il motore è l'aereo, e come allora non potremo sperare che l'Italia, già vittoriosa nel campo automobilistico, non riesca a gareggiare nell'industria simile del più pesante? L'agile mentalità nostra ha risolto ben altri problemi.

Ma è necessario che una spinta venga dall'alto; ed è giusto che questa spinta venga data dall'alto. L'industria automobilistica sorse e fiorì perché l'automobile penetrò rapidamente nell'uso comune; altro non era necessario ed altro non era doveroso, perché l'automobile non poteva rappresentare che un mezzo secondario di guerra. L'in-

dustria del più pesante non può fondarsi, ora, sul favore del pubblico; ma il più pesante sarà vera arma di guerra; è quindi giusto che lo Stato se ne preoccupi e favorisca il sorgere e l'affermarsi della nuova industria.

A poco od a nulla servono allo scopo le gare di aviazione quali sono attualmente. Questo dico con animo tranquillo, indifferente alle opinioni contrarie. Serviranno allo scopo generale, non per il nostro particolare; noi siamo troppo giovani per permetterci di gareggiare con gli altri, con qualche speranza di giungere primi. Ora è naturale che si rifugga da gare quando manchi la probabilità della vittoria.

Incominciamo dunque a giostrare fra noi, agguerriamoci, e poi si vedrà. Secondo me, dovrebbero istituirsi gare prettamente nazionali, aperte cioè solo ad aviatori ed a macchine costruite in Italia; gare che dovrebbero essere regolate con retti criteri, in modo da potere equamente giudicare e degli uni e delle altre, da evitare la monopolizzazione dei premi per parte di pochi ottimi, da eccitare in compenso l'azione e lo studio dei molti buoni; gare insomma improntate ad una vera serietà di vedute e non aventi per scopo principale il passatempo dei fannulloni o la riuscita di una speculazione.

I premi, in tali gare, dovrebbero essere fortissimi, almeno da principio, perché l'industria potesse stabilirsi e gli aviatori potessero formarsi. Io credo che se il Governo, per esempio, dedicatesse uno solo dei dieci milioni, di cui dispone per la flotta aerea, per premi di gare nazionali di aviazione, istituite con razionali regolamenti e dirette con sano criterio; se a questo milione si aggiungessero i contributi che le città prossime ai circuiti ed ai campi certamente fornirebbero, in pochissimo tempo gli italiani potrebbero rendersi capaci di disputare i premi anche nelle riunioni internazionali.

Che il problema si studi nel campo strettamente militare è giusto, poiché è stabilito che i militari s'intendano di tutto e di qualche altra cosa ancora; ma non è giusto né conveniente che si studi *solo* nel campo militare. Finché si trattava del dirigibile, era indispensabile che gli studi fossero, direi quasi, statizzati; per il loro costo gli studi sui dirigibili erano proibitivi, e solo lo Stato poteva, e perciò doveva, interessarsene; ma per l'aereo la cosa è completamente diversa: basta dare la prima spinta perché, vinto l'attrito di primo distacco, la cosa discenda, da sé, la facile china.

Perciò io credo che se l'Amministrazione della guerra dedicatesse, per dire una cifra, un milione per

stabilire forti premi in gare di aviazione nazionali, quand'anche questi premi andassero dispersi fra Tizio, Caio e Sempronio, sarebbe, pur sempre, opera più proficua per l'aereo guerresco che non spendere anche una somma maggiore per studi, prove e riprove nell'ambito strettamente militare, perché riuscirebbe, certamente, a sfruttare un numero maggiore di intelligenze ed una quantità maggiore di lavoro.

In fatto di aereoplani avviene un fenomeno curioso. Mentre leggiamo, per esempio, che, ad X, un Blériot, un Farman, o che so io, ha fatto un volo di cinque ore a 80 km. all'ora; leggiamo pure che, alla stessa data, il signor Z ha provato un aereoplano di sua invenzione che, senz'altro, ha fatto uno sbalzo in aria di 50 metri, lasciando perfettamente soddisfatto il suo ideatore. L'inventore di aereoplani è, in generale, uno che non vede ciò che fanno gli altri, e si limita ad ammirare quello che fa lui, e si ammira con la massima serietà. Ma si comporta come chi, dopo aver letto ben bene un trattato di termodinamica, afferri squadra e compasso e si accinga a progettare una locomotiva, trascurando tutte le locomotive costruite fino ad ora. Riuscirà, forse, a costruire un congegno semovente in grazia del vapor d'acqua, ma un congegno che messo in confronto con una locomotiva farà la figura di un aborto di fronte a un corazziere. Questi inventori, che ritardano nel tempo e che cominciano *ab ovo*, debbono essere inesorabilmente condannati. L'aereoplano che vola, e che vola bene, esiste: prendere il migliore o quello che appare il migliore e renderlo ancora «più migliore» questo, fatte le debite scuse alla grammatica, è l'unico possibile e razionale compito dei novatori, a meno che non vogliano cambiare strada completamente.

## 5/6.

### I problemi dell'aereonavigazione, VI. “La Preparazione”, 1910, 28-29 luglio

*Riportiamo il testo più ampio pubblicato nell'opuscolo I problemi dell'aereonavigazione, cit. L'articolo di Douhet subì infatti alcuni tagli su “La Preparazione”, secondo ogni evidenza per motivi di spazio (anche se Douhet nel suo successivo articolo su “La Preparazione” del 18-19 agosto addebita i tagli allo smarrimento di alcune cartelle). Nella pubblicazione dell'opuscolo Douhet ripristinò il testo originario, che diamo appunto. Su “La Preparazione” del 28-29 luglio i seguenti capoversi:*

Chiudendo la digressione e ritornando alla questione che stavo trattando, dirò che l'unico mezzo, a mio parere, capace di sollevarci dal presente stato di inferiorità per quanto riguarda la navigazione aerea - dalla quale escludo il leggiero - è: «Abbandonare il più leggiero cercando di sviluppare nella nazione, mediante opportune gare di aviazione, esclusivamente nazionali ed a base di forti premi, l'attività dei più idonei, allo scopo di ottenere, al più presto, che si raggiunga, almeno nel campo aviatorio, chi trovasi più avanti di noi». Riguardo poi al fatto che la guerra aerea sarà inevitabile, mi sembra, per quanto la cosa non debba capitare proprio domani, sarebbe bene pensarci su con qualche attenzione. Per ora, è vero, non si può far altro che discutere platonica-mente ed anche, senza giuoco di parole, un poco in aria.

Ma, io penso, che questa, sia pur verbosa discussione, potrebbe non risultare completamente oziosa, perché, prima di tutto, ci abituerebbe a considerare la cosa impedendo che essa ci si manifesti inaspettatamente all'improvviso; in secondo luogo, perché potrebbe servire a determinare, il meno empiricamente possibile, i requisiti speciali che dovranno presentare i nuovi mezzi guerreschi. Ecco quanto mi sono risposto a quella insistente domanda; ed anche questa risposta ho desiderato far conoscere perché, avendola bene considerata, non ho ritenuto vi fosse alcun motivo per sussurrarmela a bassa voce. Veramente mi sono risposto anche un'altra cosa; ma in un ordine di idee così differente che, per farne partecipi i miei lettori, mi sono deciso ad aggiungere ancora un articolo a questo, che avrebbe dovuto essere l'ultimo della serie.

“Basterebbe semplicemente ..., Quale nazione ..., Ma, ce ne sono ..., Quindi ci battiamo ..., A questa conclusione ..., Ma no, signori ..., furono sostituiti con queste righe: “Basterebbe, semplicemente, una convenzione internazionale. A questa conclusione sento giungermi addosso una grave obbiezione in lingua franca: Mais, comment! nous sommes les meilleurs aviateurs du monde! Nous seront les maîtres de l'air! I migliori aviatori del mondo! Ecco: io ritengo sia una pericolosa illusione...” A partire dal capoverso: Anzi: io ritengo sia una

pericolosa illusione ..., con la modifica della prima parola, il testo de "La Preparazione" e quello più completo dell'opuscolo tornano a coincidere. Questo sesto articolo non fu ripubblicato nel volume Le profezie di Cassandra, cit.

(N.d.C.)

Ed eccomi alla fine.

Potranno esservi alcuni, molti forse, ai quali le mie idee sembreranno perfino strampalate; non me ne avrò a male; neppure se me lo diranno. Ma nutro la gioconda speranza, dirci quasi «ho fede» che tutti debbano, almeno, convenire nelle tre minime verità seguenti:

1° Fino ad oggi, è chiaramente dimostrato che l'uomo, in un modo o nell'altro ed in tempo più o meno prossimo, riuscirà a volare con una sufficiente facilità e sicurezza.

2° Quindi: l'uomo giungerà a poter combattere nell'aria, e quanto più facilmente e sicuramente l'uomo giungerà a volare.

3° Ed infine: la guerra nell'aria, comunque possa svolgersi, sarà una conseguenza «inevitabile» del saper volare.

Ora, su questo «inevitabile» il mio pensiero si è arrestato. Mentre il raziocinio imponeva alla mia mano di scrivere questa brutta parola, tutto quello che in me è di umano si rivoltava.

Per quale crudele e bestiale ragione una delle più belle, delle più geniali, delle più poetiche conquiste dell'uomo deve, necessariamente, rivolgersi contro l'uomo, all'uomo fornire una nuova arma per uccidere, per l'uomo divenire un nuovo mezzo per dolorare? Per quale stupido e sanguinario motivo, su questo novissimo veicolo che ci avvicina al cielo e che, navigando pel grande oceano senza confini, non conosce le stolte barriere, dobbiamo sentirci, inesorabilmente, sospinti a caricare armi ed armati? Per quale malsana ed atavica ferocia sentiamo noi, non appena l'uomo ha imparato a librarsi nell'aria, e ancora tentenna, l'irresistibile bisogno di studiare il mezzo più acconcio per farlo, brutalmente, precipitare a terra? Eppure tale è la civiltà nostra, quella civiltà che ci fa andar pettoruti e fieri e per la quale ogni trovato di vita si trasforma in strumento di morte! Oggi ancora noi sentiamo, istintivamente, la verità di questo asserto: «Dovunque due uomini si possono incontrare, una lotta è possibile», e ci apparirebbe ingenuo, o tre volte buono, chi ci dicesse: «Dovunque due uomini si incontreranno, là si stringeranno le destre». Qual mala bestia è dunque questo re del

creato che ha tanti nemici attorno a sé, ma nessuno più feroce di sé?

Una fiera sadica e selvaggia si appiatta nel nostro cuore. Non è essa forse che ci conduce agli spettacoli impressionanti e che ci fa scorrere, fra pelle e pelle, quel delizioso brivido che ha della voluttà? Non è essa forse che rende affollato il circo, dove si chiude il cerchio della morte, od il serraglio, quando ci offre la vista d'una delicata testa muliebile fra le calde fauci d'una tigre? non è essa che riempie le tribune nelle corse automobilistiche e nelle gare aviatorie? che si diletta di minuti resoconti dei peggiori delitti, delle raccapriccianti figurazioni cinematografiche, che si risveglia e annusa ogni qual volta le giunga il più sottile odor di sangue?

Dovunque un uomo corre pericolo di vita, una folla di uomini, desiderosi di provare l'acuto *frisson*, accorrerà, e tanto più grande sarà la folla quanto più grande il pericolo, e guai se il pericolante esiterà: la folla lo sospingerà alla morte coll'urlo di tutte le sue bocche, riservandosi, poi, di commuoversi, coccodrillescamente, sullo squarciato cadavere.

Ma non potremo noi, mai e poi mai, ribellarci all'imperio della fiera che si appiatta e che rugge nel nostro cuore? Non tenderemo noi mai, almeno, di ribellarci?

Quale più meravigliosa occasione di questa, allora? Ecco: dinanzi a noi cominciano ad aprirsi le primissime vie dell'aria, aspri e ristretti sentieri, oggi, che diverranno, domani, ampie e comode strade. Ebbene impediamo che, almeno, su queste novissime vie dell'aria, al nostro seguito, si precipiti l'instancabile nostra ferocia. Facciamo sì che, almeno l'aria, non sia contaminata dal sangue fraterno degli umani, e che al nostro istinto sanguinario sia sufficiente campo d'azione la terra ed il mare. Innalziamo agli eroi, che quelle fantastiche vie ci aprirono, il più sublime dei monumenti: l'azzurro del cielo vergine d'ogni delitto umano.

Ma è possibile far questo? E perché no, se gli uomini vorranno?

Comprendo quanto sia difficile, utopistico forse, l'addivenire, oggi almeno, al disarmo, alla pace universale e ad altri simili «desiderata» umanitari. Ogni nazione possiede una potenza militare per la quale ha sofferto enormi sacrifici, dalla quale spera ed alla quale tiene per antica tradizione; si tratterebbe quindi di distruggere qualche cosa che esiste da lungo tempo e che vive tuttora di vita forte e rigogliosa. Invece, per quanto riguarda la guerra



nell'aria, fortunatamente, non vi è ancora nulla di organizzato, o solo qualche indistinto e vago embrione; non si tratta perciò che di impedire a qualche cosa di nascere, non di uccidere qualche cosa che vive: il compito è immensamente più facile.

Basterebbe semplicemente, una convenzione internazionale che proibisse l'uso degli aerei in guerra; una convenzione simile ma di importanza immensamente più grande, a quella che proibisce l'uso in guerra, di proiettili esplosivi inferiori ad un dato peso, ed, a me sembra, che una convenzione di questo genere segnerebbe il massimo trionfo della civiltà moderna, se alla parola civiltà possiamo dare un significato appropriato.

Quale nazione potrebbe non accettare una simile convenzione? Quella solo che sperasse, mediante la costituzione delle forze aeree, mutare, in meglio, la sua posizione di potenza militare relativa.

Ma, ce ne sono nazioni che possono sperare di raggiungere un tale risultato dalla costituzione delle forze aeree? No, e mi spiego: ogni nazione possiede attualmente il massimo della potenza militare che le è concessa dalla rispettiva potenzialità in uomini ed in danaro; la posizione relativa della potenza militare delle varie nazioni è costituita da una scala di massimi i quali dipendono e quindi non possono che variare lentamente ed in corrispondenza al lento variare della popolazione e della finanza. Qualunque mezzo nuovo ed efficace di guerra, di qualunque genere esso sia, verrà sfruttato al massimo delle varie nazioni, ma questi massimi saranno ancora dipendenti dalla potenzialità delle nazioni stesse, sì che qualunque nuovo mezzo di guerra, se pure è capace di aumentare in modo assoluto la potenza militare, non influisce in modo sensibile sulla posizione relativa delle potenze militari delle nazioni, non potendo questa posizione variare che col mutare della potenzialità economica relativa.

Quindi ci battiamo o no nell'aria rimarremo tutti al nostro posto relativo, così essendo perché batterci anche nell'aria?

A questa conclusione sento giungermi addosso una grave obiezione in lingua franca: *Mais, comment! nous sommes les meilleurs aviateurs du monde! Nous serons les maîtres de l'air!*

Ma no, signori, quando giungeremo a batterci nell'aria, voleremo tutto nello stesso modo, precisamente come ci battiamo sulla terra e sul mare cogli identici mezzi e nell'identico modo. Non esiste il miglior soldato del mondo, il miglior

cannone, o la miglior nave del mondo; sono sempre esistiti ed esisteranno sempre buoni soldati, buoni cannoni e buone navi e la guerra sarà sempre vinta da chi avrà meritato di vincerla per una lunga, paziente, tenace, incessante preparazione di tutte le ore e di tutti i minuti e per una incrollabile volontà di vincere e non mai da chi, per una casuale combinazione di cose, si troverà, in un dato momento, a possedere un mezzo tecnico più perfezionato degli altri.

Anzi: io ritengo sia una pericolosa illusione quella di credere che si posseggano mezzi tecnici migliori degli analoghi posseduti dall'avversario, perché, su ciò, si possono fondare delle speranze; e questo è tanto più facile ai nostri giorni, in quanto che nulla può esservi di ignoto, e tutto ciò che di nuovo sorge, in un punto qualunque della terra, ben presto diventa patrimonio comune.

Presso tutti gli eserciti, presso tutte le marine, si possono notare dei particolari, delle *nuances* speciali e, dirò così, migliori; ma, prese le cose in blocco, battagliaione equivarrà sempre a battagliaione, nave a nave, aereo ad aereo; e perciò la vittoria sarà data, non dai particolari e dalle *nuances* ma o dalla prevalenza del numero o da qualche cosa di indefinibile e di impalpabile, che non avrà mai nulla a che fare coi mezzi tecnici impiegati nella lotta.

Le flotte aeree dell'avvenire, per ogni nazione, non potranno essere che proporzionate alle rispettive potenze militari, terrestri e marittime; nessuna nazione potrà, per essa, variare la sua posizione di potenza relativa; nessuna flotta aerea concederà la vittoria alla nazione cui presiede l'ignavia e la mollezza; le cose rimarranno perfettamente come prima, eccetto che l'uomo non potrà riposare gli occhi dalle stragi che si compiranno sulla terra e sul mare, innalzandoli al cielo, perché, anche là, altre stragi si compiranno.

Non interessa dunque, essenzialmente, a nessuno, di battersi anche nell'aria; non vi è dunque nessuna importante ragione che impedisca un comune accordo per stabilire, dirò così, la neutralità dell'aria.

Un altro fatto deve essere preso in considerazione: tutti i parlamenti delle nazioni civili hanno approvato, quasi senza discuterli, i crediti per le flotte aeree. È questa una bella prova della suggestione esercitata da tutto ciò che è poco noto. Ma dubito fortemente che questo entusiasmo sia per essere, come tutti i fuochi di paglia, di breve durata, e che andrà rapidamente smorzandosi di fronte all'in-



grossarsi dei crediti, i quali si comporteranno come la ben nota palla di neve. Come ho detto, e come non mi stancherò di ripetere, l'aereo non può limitarsi a restare un semplice mezzo ausiliario dell'esercito o della marina, qualche cosa di simile al colombo viaggiatore; no, al contrario, diventerà qualche cosa di molto, ma di molto più importante; le forze aeree che sono ora al loro primo nascere, che non hanno ancora ben definito il loro scopo e che costano già milioni, cresceranno, man mano, ed automaticamente, poiché nessuno, finché i suoi mezzi glielo consentiranno, si rassegnerà a rimanere in seconda linea, e così, poco alla volta, i semplici crediti si trasformeranno veri e propri bilanci, che non so come si chiameranno, ma che saranno dello stesso ordine di quelli della guerra e della marina.

E così tutte le nazioni civili (?) si dissangueranno ancora un poco di più per aver la soddisfazione di essere in grado di battersi «anche» nell'aria, e per il solo scopo di battersi «anche» nell'aria.

Non andiamo neppure a cercare se la cosa sia civile o no; domandiamoci, solo, se è razionale. Evvia! ci rimane, anche lasciando da parte l'aria, tanto di quello spazio in terra e tanta di quell'acqua in mare, da poterci comodamente, massacrare tutti, uno dopo l'altro; anche lasciando l'aria da parte, ci rimane tanto da spendere, per renderci capaci di civilmente massacrarsi in terra ed in mare, da rimanere tutti, comodamente, sul lastrico.

E allora, poiché ci costa così poco, procuriamo di essere veramente civili una volta almeno nella nostra già lunga vita; permettiamo che gli aerei si muovano, liberamente, nell'aria quali colombe dal disio chiamate, e non come avvoltoi anelanti alla preda; evitiamo che la mano adunca della guerra li afferri, e li costringa al suo sanguinario servizio. Giungere a questo risultato non sembra impossibile, se vi saranno uomini di buona volontà. E di quale più fulgida gloria potrebbe cingersi chi riuscisse, mediante la sua alta autorità e la potenza del suo intelletto, ad indurre gli uomini di buona volontà alla umana bisogna?

Sembrerà strano a qualcuno - a pochi, spero - che un simile linguaggio esca dalla bocca di un soldato; costoro compiangono; perché non sanno che sia soldato, non sanno che soldato è chiunque ami la Patria sua, e tanto più soldato quanto più l'ami e quanto più tenti perché lontana le sia mantenuta ogni iattura.

Dal mio umile posto di gregario, ma di vigile gregario, ho cercato di gettare, quanto più alto mi fu possibile, il grido di allarme. Giungerà esso a chi dovrebbe udirlo e potrebbe ripeterlo? Non so, e non oso neppure sperarlo; dal basso la voce sale faticosamente e spesso si confonde nel brusio di altre, innumerevoli, voci. Ma la mia coscienza sarà appagata dal dovere compiuto, e non mi costerà grande fatica a rassegnarmi di non potere presentare la mia candidatura al premio Nobel.

5/7.

### **I problemi dell'aereonaviazione. La necessità del combattimento nell'aria. "La Preparazione", 1910, 13-14 agosto.**

*Gli articoli di Doubet apparsi in luglio su "La Preparazione" aprirono un vivace dibattito sul giornale, che registra una trentina di interventi tra agosto e dicembre e continua nel 1911, con un ampio ventaglio di posizioni. A questo dibattito Doubet partecipò attivamente con sette articoli tra agosto e settembre, in cui riprendeva le sue tesi con ampliamenti e polemiche, e un ultimo articolo a fine dicembre. Questi articoli compaiono tutti sotto il titolo generale I problemi dell'aereonaviazione, accompagnato da un titolo più specifico. Il primo di questi articoli (datato Giomein, 8 agosto 1910), è introdotto da questa nota redazionale:*

*"I poderosi articoli del nostro collaboratore, maggiore Doubet, sui problemi dell'aereonaviazione, hanno dato luogo a*

*parecchi scritti interessanti sull'argomento, nei quali la questione è esaminata sotto i suoi vari aspetti. Li pubblicheremo. Diamo, intanto, posto al seguente brillante articolo dello stesso maggiore Doubet, che polemizza col nostro C.M."*

*L'articolo di Carlo Montù (collaboratore stabile del giornale, già autore nel 1909-10 di diversi interventi favorevoli ad uno sviluppo equilibrato dell'aeronautica italiana) era apparso su "La Preparazione" del 4-5 agosto col titolo: Guerra in aria o dall'aria?, e, pur con molti complimenti agli articoli di Doubet, metteva in guardia dal suo eccessivo entusiasmo nelle possibilità dell'aviazione.*

(N.d.C.)

Sono oltremodo grato al signor C.M. per avere stimato degni di risposta (vedi n. 91 de *La Preparazione*: «Guerra in aria o dall'aria?») i miei articoli sui problemi dell'aereonavigazione. Debo confessare che ero rimasto alquanto avvilito, vedendo come nessuno si curasse di controbattere le mie recise affermazioni; e dico avvilito perché, mentre non potevo ammettere che non vi fosse nessuno che parteggiasse pei dirigibili, (giacché se ne costruiscono) e non vedendo alcun «dirigibilista» prendere la parola, dovevo necessariamente convenire con me stesso, di aver scritto tante e così grosse e così evidenti corbellerie, da non meritare neppure una parola di confutazione. L'articolo del signor C.M., quantunque non schiettamente «dirigibilista», pure è valso a sollevare alquanto il mio spirito, dimostrandomi di esser stato preso in considerazione, almeno da uno.

Ringraziando dunque, e di tutto cuore, il signor C.M., rispondo, scusandomi del breve ritardo fraposto, ritardo che dipende unicamente dalla grande distanza che mi separa da Roma.

Dice il mio egregio e forte contraddittore, che, non potendo, gli aerei eseguire, verso terra, se non ricognizioni ed attacchi dall'alto, ed essendo queste operazioni molto sbrigative ed avendo esse carattere di colpi di mano, non vede necessario il dominio dell'aria, né utile dar battaglia per così poco.

Dar battaglia, in questo caso, mi sembra voglia dire: combattere. Ora io domando semplicemente al signor C.M.: Se ella comandasse un aereo da guerra, e, incaricato di una ricognizione verso il nemico, incontrasse un aereo avversario, che cosa farebbe? Filerebbe per la tangente? - Se ella comandasse un aereo addetto ad una piazza forte e scorgesse un aereo nemico che stesse compiendo una ricognizione od un bombardamento sulla piazza, come si comporterebbe? Rimarrebbe appiattato nel suo «hangar»? - Se ella, incaricato, in quella notte di stelle, di fare una scarica di bombe sull'altra sponda dell'Adriatico, scorgesse, non solo il lume messo ad indicare il bersaglio, ma anche qualche aereo nemico, quale contegno terrebbe? tornerebbe frettolosamente indietro? - No, non è vero? - Io sono perfettamente sicuro che ella sentirebbe, prepotente, il bisogno di eseguire la sua ricognizione, di impedire al nemico di eseguirla e di lanciare le sue bombe, opponendosi, con tutti i mezzi, all'avversario; e, nonostante le sue convinzioni teoriche, giungerebbe, fatalmente, a combattere nell'aria: che, se tali convinzioni fossero così radicate nel suo animo da costringerla ad evitare

qualsiasi combattimento, ci penserebbe l'avversario a farle cambiare idea.

Perché le possibili operazioni hanno carattere sbrigativo e di colpi di mano, si deve escludere la necessità di combattere? Ma la cavalleria, allora, perché è armata? Veda: Lei scrive: «Che cosa ci vuole, per mezza dozzina di aereoplani che fanno 80 chilometri all'ora, ad eseguire, con tempo bello e chiaro, una ricognizione e tornare al loro posto, prima che sciami di colleghi, da parte del nemico, piombino loro addosso?». Ora io cambio semplicemente il soggetto e la velocità, ed applico il suo ragionamento alla cavalleria: Che cosa ci vuole, per mezza dozzina di squadroni, che fanno 20 chilometri all'ora, ad eseguire, con tempo bello e chiaro, una ricognizione e tornare al loro posto, prima che squadroni nemici piombino loro addosso? - Ma lei mi insegna che questo ragionamento è assurdo.

Che una ricognizione od un lancio di bombe dall'alto possa eseguirsi «anche» non possedendo incontrastato il dominio dell'aria, io ne sono più che convinto: come sono convinto che una nave, anche quando la flotta alla quale appartiene non possieda il dominio del mare, può eseguire un bombardamento contro una città aperta, se riesce a non incontrare il nemico. Ma, se non si possiede il dominio del mare o il dominio dell'aria, queste operazioni si ritorcono contro di noi, perché il nemico non sarà tanto ingenuo da non renderci pan per focaccia. Per fare agli altri quello che non vorremmo fosse fatto a noi, è necessario, anzi tutto, togliere agli altri i mezzi ed il modo di restituirci lo scherzo. Ma crede ella proprio seriamente che quel certo dirigibile, che avesse il suo «hangar» presso Venezia, potrebbe, tranquillamente, attendere la notte stellata per compiere il suo viaggio attraverso l'Adriatico, e non dubita punto che il nemico, dato che sappia volare e si senta capace di combattere, non lo vada a cercare nel suo ovile, e, se non lo trova in aria, non tenti di sfondare il fragile tetto che lo protegge? Io ho detto che un aereo in guerra, qualunque missione gli si affidi, deve poter essere capace di tener l'aria di fronte al nemico, e cioè di combattere. Lei faccia pure tutte le ipotesi possibili ed immaginabili e vedrà che questa mia affermazione non soffre eccezioni di sorta, se il nemico è capace di volare. Ora poter tener l'aria di fronte al nemico che vola, vuol dire possedere il dominio dell'aria e null'altro.

Ella mi dice che non vede scopo alla battaglia aerea per sé stessa: ma neppure io ne trovo, se considero

la battaglia per sé stessa; ne trovo, invece, uno e della massima importanza se considero la battaglia aerea come mezzo per sbarazzare l'aria dagli aerei nemici; perché una volta che avrò ottenuto questo risultato, allora si che potrò far ricognizioni, andare, anche di pieno giorno, a gettar bombe, non sulla sponda opposta dell'Adriatico, ma sul nemico stesso. E le par niente questo? Poter vedere e non farsi vedere, poter offendere e non essere offeso?

Ella scrive: «Come la torpediniera in mare non cerca l'altra torpediniera, ma la corazzata, così l'aereonauta cercherà sempre di fare il miglior colpo col minimo pericolo, contro un obbiettivo a terra». Mi perdoni; ma a me sembra che il paragone non torni. La torpediniera cerca la corazzata e la trova in mare; per simiglianza l'aereonauta dovrà cercare, appunto come dico io, il nemico in aria e non in terra come conclude Lei.

Ella aggiunge che in aria manca l'obbiettivo, perché dietro gli aerei nemici non vi è che aria, «mentre in terra vale l'assioma che l'obbiettivo principale di un esercito è l'esercito nemico, perché, in terra, si tratta di chiudere al nemico le vie al cuore del proprio stato e, viceversa, aprirle a quello del suo». Veramente la ragione per la quale, in terra, l'obbiettivo principale è l'esercito nemico, non è esattamente questa; ma bensì quella di battere l'esercito nemico, dovunque esso sia, vuol dire fiaccare la potenza avversaria e rendersi perciò capaci di imporre al nemico la nostra volontà. Ma non monta: in aria, dietro gli aerei nemici, non vi è solo aria, ma anche il territorio nemico, sopra il quale, atterrati gli aerei avversari, saremo liberi di scorazzare a nostro piacimento. Perciò non è esatto dire che in aria manca l'obbiettivo, il quale è invece costituito dagli aerei nemici, precisamente come in mare l'obbiettivo è costituito dalla flotta avversaria, quantunque, per dire come Lei, dietro di essa non vi sia che dell'acqua e per di più non potabile. Un aviatore che precipiti negli abissi un collega, ella dice, non reca altro danno che la perdita di un uomo e del suo apparecchio. È vero in senso assoluto, ma lo stesso può dirsi per un fuciliere, un cavaliere od un cannoniere; ed appunto la vittoria è concessa a chi riesce ad infliggere al nemico la maggior somma di danni; ed io mi auguro, come certamente si augura Lei, che ogni nostro soldato sia di terra, sia di mare, sia dell'aria, possa, venendo a scoppiare una guerra, mandare *ad patres* un rispettivo soldato nemico.

Ella, egregio signor C.M., cita Salamina e Tsushima, e dice che furono battaglie decisive per certe speciali

ragioni, concludendo che non si può fare confronto fra la guerra aerea e quella marittima. E perché? Ho io forse mai sognato di dire che la lotta nell'aria debba condurre a risultati decisivi per l'esito di una guerra? Io ho detto, e lo sostengo, che arriveremo a combattere nell'aria per la semplice ragione che l'aria sarà solcata da mezzi guerreschi, come si combatte per mare perché sul mare galleggiano mezzi da guerra. E si è combattuto sul mare, e si combatterà sul mare e nell'aria, indipendentemente dalla importanza più o meno decisiva della lotta per mare o per aria, perché in guerra si tratta di fare, con ogni mezzo, il più gran male possibile al nemico.

Ella è d'accordo con me nel dire che, in tempo di pace, i mezzi aerei non serviranno che a scopo sportivo, ed aggiunge che gli aereoplani, in guerra, potranno servire per l'esplorazione in concorso con i ciclisti e con la cavalleria, e i dirigibili per qualche colpo di mano. E sia pure. Ma i ciclisti combattono, la cavalleria combatte: perché non dovrà combattere l'aereoplano operante in concorso - uso le Sue parole - con la cavalleria e coi ciclisti? perché non dovrà combattere il dirigibile per riuscire al colpo di mano?

Chi va per darne deve esser provvisto di un sacco per riceverne: ed io temo forte - mi perdoni - che i suoi aerei, così pacifici nell'aria e così cattivi verso il basso, finirebbero per fare la triste figura dei leggendari pifferi di montagna. Ma anche ammesso, e non concesso assolutamente, che gli aerei possano, per una speciale loro virtù, evitare di combattere nell'aria, non è meglio che essi ne siano capaci? questa capacità non faciliterà ad essi il compimento d'ogni loro missione? Evitare di combattere significa aspettare, per agire, che il nemico lo consenta; combattere e vincere, significa agire contro la volontà del nemico.

Tutte le operazioni che si possono affidare agli aerei (ricognizioni, getto di esplosivi, colpi di mano e che so io) hanno, tutte, carattere eminentemente offensivo. Di questo, spero, Ella converrà. Ora non sente l'assurdo di affidare l'esecuzione di operazioni eminentemente offensive a gente eminentemente imbellesse?

Ho detto che il dirigibile non è apparecchio adatto a costituire l'aereo di guerra perché non possiede, e non potrà mai possedere, caratteri di combattività nell'aria, ed ho affermato che, per questo essenziale motivo, dirigibili ed aereoplani non possono coesistere in guerra. Il Suo articolo, mio egregio contraddittore, mi ha sempre più confer-



mato in questa idea perché Ella, per riuscire a far coesistere dirigibili ed aereoplani, ha dovuto negare la possibilità del combattimento nell'aria; combattimento necessario, inevitabile e fatale.

Non tutte le donne sono qual piuma al vento e non tutte sono fonti di disinganno; in tutti gli amori appare la figura del dolore, ed io ritengo che l'aria rimarrà fedele all'uomo che è finalmente giunto a conquistarla a forza d'infinito amore ed attraverso a grandi dolori. Ma indipendentemente da questo, il modo col quale si volerà non ha importanza alcuna, perché tutti voleremo nella stessa maniera, e la lotta sarà combattuta sempre con armi simili. Il pericolo in guerra è d'importanza affatto secondaria; in guerra e di fronte al nemico è pericoloso anche l'andare a piedi. L'instabilità dell'atmosfera e dei mezzi semoventi in essa non ha forza alcuna per imporre un limite qualsiasi allo svilupparsi delle forze aeree. Se sono instabile, io, lo è anche il mio nemico; e perciò, messa l'instabilità a fattor comune, cento aerei miei varranno sempre più che non dieci aerei suoi.

Ella non crede conveniente lanciarsi con entusiasmo dietro il miraggio degli aereoplani; ed ha perfettamente ragione, in special modo per noi che non sappiamo ancora né costruirli né adoperarli. «Si studi e si esperimenti» è quanto ho chiesto io,

ma aggiungo: «si capitomboli anche noi». I capitomboli all'estero non sono, me lo consenta, lezioni per noi: nessuno impara a montare a cavallo se teme di cader da cavallo e si limita ad assistere al cavalcare altrui.

Nonostante le numerose e gravissime divergenze che esistono fra il Suo ed il mio modo di pensare, le Sue conclusioni mi hanno arrecato una grandissima soddisfazione.

Anche Ella è convinta che è ragionevole una sosta nella costruzione dei dirigibili e che non vi è nessuna ragione per affrettarsi a consumare i denari che vennero concessi. Lei ed io siamo giunti alla identica conclusione. Possiamo davvero stringerci la mano, lieti di aver dimostrato, per vie diverse, la stessa cosa.

Fermiamoci, mentre siamo ancora in tempo, mediante una energica stretta di freno, nella china precipitosa. Quello che è fatto è fatto, ma seguitare affrettatamente a cucire involucri, a costruire *hangars*, a circondarli di caserme per compagnie del genio, a provvedersi di tubi o di generatori d'idrogeno, ecc., equivale a coltivare troppo amorosamente ed a troppo caro prezzo una pericolosa illusione. Questo, almeno, è il mio saldo convincimento, che il mio egregio competitore non ha fatto che confortare.

5/8.

**I problemi dell'aereonavigazione. È "inutile" il combattimento "anche" nell'aria. "La Preparazione", 1910, 18-19 agosto.**

*L'articolo è datato "Giomein, 10 agosto 1910" e porta il seguente sottotitolo/sommario: "Neutralizzare" l'aria non è un'utopia. Le forze aeree non variano la potenza militare delle nazioni. Perché, dunque, battersi "anche" nell'aria? Occorre rendere meno costosa la pace. Le flotte aeree costituiscono un inutile aumento generale delle spese militari.*

*Doubet risponde ancora a Carlo Montù, che in un nuovo articolo Si proibirà la guerra aerea? del 6-7 agosto aveva espresso il suo scetticismo sulla possibilità e la convenienza di limitare o proibire la guerra aerea.*

(N.d.C.)

L'ultimo mio articolo su «I problemi dell'aereonavigazione», quello, dirò così, umanitario, è riuscito monco in una delle sue parti principali, a causa dell'avvenuto smarrimento di alcune cartelle. L'e-

gregio mio confutatore C.M., non supponendo certamente tale manchevolezza - avvenuta senza mia colpa - ha avuto buon giuoco per criticare, se non il mio esagerato sentimentalismo, per lo meno la mia logica meno stringente di quella delle bombe e degli esplosivi. Questa critica mi è, in certo modo, propizia, perché mi permette di apportare una *errata-corrige* all'articolo incriminato.

Non semplicemente per la ragione che non manca lo spazio in terra e l'acqua in mare dove poterci comodamente massacrare tutti quanti, non semplicemente per questo io dico che ci si potrebbe accordare a fine di lasciare l'aria tranquilla. Questo non sarebbe ragionare, come, egregiamente mi fa notare il signor C.M.; sarebbe, tutto al più, fare della rettorica, della vuota rettorica. Ora, io, della rettorica, più o meno vuota, ne posso fare a tempo perso; ma, quando mi rivolgo a persone di sano e retto criterio, non l'adopero che per infiorare le



mie parole, ben sapendo che dai soli fiori non si possono estrarre che essenze molto volatili.

Io dico, dunque, che si potrebbe benissimo «neutralizzare» l'aria, perché il batterci «anche» nel seno dell'atmosfera è perfettamente inutile. Precisamente: inutile; perché nessuna nazione può sperare, a meno che non s'illuda, di avvantaggiarsi combattendo «anche» per aria. E questo, se lo dico io, che pure ammetto la guerra nell'aria e la prevedo di grande importanza, dovrebbe dirlo anche l'egregio C.M. che non ammette per gli aerei se non azioni sbrigative e colpi di mano verso terra, azioni che, certamente, nell'economia generale di una guerra hanno una ben limitata importanza e che, in nessun caso, possono riuscire decisive.

Solo le nazioni che dalla costituzione delle forze aeree possano sperare di mutare la loro relativa posizione di potenza militare, avrebbero interesse a non accettare una convenzione intesa a rendere neutrale l'atmosfera. Ora, ce ne sono nazioni che si trovino in queste condizioni? Io dico di no.

Oggi, tutte le nazioni posseggono la massima potenza militare compatibile con le rispettive risorse in uomini ed in denaro; le varie potenze militari costituiscono, perciò, una scala di massimi corrispondente in modo perfetto alla scala formata dalle rispettive potenzialità, e l'una scala non può variare se l'altra non varia. Siccome poi la scala della potenzialità è completamente indipendente dai mezzi tecnici che si usano in guerra, così questi non influiscono affatto sulla relatività delle diverse potenze militari.

Se, dunque, le forze aeree non possono far variare la posizione relativa delle potenze militari, vuol dire che, si costituiscano o non si costituiscano tali forze aeree, ci troveremo tutti allo stesso posto. Ed, allora, perché costituire forze aeree, perché batterci «anche» nell'aria?

Questo è il ragionamento dal quale scaturisce la mia convinzione; per poco che io ritenessi che una nazione qualsiasi si potesse avvantaggiare dalla guerra aerea, mi guarderei bene dall'esprimere l'idea di neutralizzare l'aria: so troppo bene che il primo prossimo è sé stesso. Se, poi, nutrii il più piccolo dubbio che l'Italia nostra potesse ritrarre il minimo vantaggio dall'impiego degli aerei da guerra, mi cucirei addirittura la bocca per timore di lasciarmi sfuggire una sola parola contraria alla guerra nell'aria.

Ai francesi, che credono di poter diventare i dominatori dell'aria semplicemente perché i loro aviatori, nel momento attuale, portano via i mag-

giori premi nelle gare dedalee, io dirò: «No, signori: quando giungeremo a batterci efficacemente nell'aria - e cioè, quando saremo usciti da questo stato di incertezza e di tentennamento nel quale, oggi, trovasi l'aeronavigazione - voleremo tutti nello stesso modo, precisamente come ora marciamo e navighiamo tutti nell'identica maniera; no, signori, non si vince perché si possiede, in un dato e fuggevole momento, per la combinazione delle cose, il miglior fucile, il più potente esplosivo, il più eccellente aereo; no, si vince solo quando si è meritato di vincere per una lunga, paziente, tenace, incessante preparazione di tutte le ore e di tutti i minuti, per una ferma, salda, incrollabile volontà di vincere». Ed io sono certo che la maggioranza dei francesi posseggono il buon senso necessario per comprendere queste parole.

I tedeschi poi ritengo sarebbero ancora più accomodabili, a causa delle disillusioni loro fornite generosamente dalle mastodontiche scatole di conserva più leggiere dell'aria, e considerato anche che, tra la frontiera e Parigi, non corre solo una certa distanza lineare, ma svolazzano anche aerei francesi, dei quali non è il caso di fare astrazione.

\* \* \*

L'egregio mio competitore benedice gli aerei perché incapaci di andar lontano e soggiunge che gli aerei potrebbero efficacemente impiegarsi da noi, nel nostro territorio, quando questo fosse invaso. Ora io non posso spiegarmi perché l'invasore - il quale deve essere stato capace di far attraversare le Alpi ad un intero esercito - non possa farle attraversare anche dagli aerei, sia pure accuratamente imballati. Chi ci invade ha da essere più forte di noi; o perché non può possedere più aerei di noi e non può impiegarli contro di noi! Se ammettiamo che ci invadano - ossia, parliamoci chiaro, se ammettiamo che ci battano per terra - o perché non ammettere che possano batterci anche per aria? Per nostro conto non abbiamo intenzione di passare le Alpi con propositi ostili, dice il signor C.M.; purtroppo - e non è male esser sinceri - non l'intenzione farebbe difetto, qualora scoppiasse la guerra; l'intenzione ci sarebbe, ma forse mancherebbero i mezzi di attuarla, che sarebbe davvero strano permettere che gli altri venissero nel nostro territorio semplicemente perché a noi manca l'intenzione di andare nel loro. E, purtroppo, se le Alpi non ci proteggono dalla discesa dell'esercito nemico,

non ci proteggeranno certo da quella degli aerei nemici.

Riguardo ad un ipotetico conflitto coll'Austria, l'egregio confutatore dice che verremo a trovarci in condizioni pari. Ma se le condizioni non variano, perché, dunque, batterci «anche» nell'aria?

No, noi italiani non possiamo ritrarre nessun vantaggio dallo svilupparsi delle forze militari aeree; anzi, molto facilmente ne saremo danneggiati; perché - questo è doloroso a dirsi e non lo avrei detto se non vi fossi stato costretto - noi italiani abbiamo bisogno di essere trascinati dagli altri, e, naturalmente, chi si fa trascinare, rimane indietro a chi trascina. Veda, Ella stessa, egregio signor C.M. dice: «finché non entri in lizza l'Austria, *non est periculum in mora*». Ella, che pure ammette vantaggioso per noi, propizio alla nostra difesa, l'uso degli aerei guerreschi, finisce poi col concludere che possiamo tranquillamente, buddisticamente, attendere ciò che all'Austria piacerà di fare. Oh! no; se davvero gli aerei fossero in grado di avvantaggiarci, non dovremmo perdere un minuto di tempo! Questa nostra speciale inclinazione al «trascinamento» è una ragione, di ordine generale, la quale fa sì che nessuna novità nei mezzi tecnici di guerra sia un bene per noi, e quindi neanche quella del volo: a noi, in generale, conviene sia conservato lo *statu quo*. Questa però è una di quelle ragioni, che gli stranieri non debbono conoscere e che conviene dire solo quando siamo fra noi, ed a bassa voce.

\* \* \* \*

Il paragone delle siluranti, delle mine subacquee ecc. ecc., non regge. Come dice benissimo Lei, andare a fondo o saltare per aria è tutt'uno come risultato finale: ma per quanto riguarda la guerra aerea, la cosa deve essere guardata anche da un altro punto di vista tutto differente. «La guerra dura finché il vinto non si senta più in grado di resistere»: sono le Sue parole; ora, siccome vi è tanto spazio in terra e tanta acqua in mare da poterci, comodamente, massacrare tutti quanti, anche rimanendo sulla superficie si può vincere ed esser vinti. Non voglio io «umanizzare la guerra», ciò che sarebbe assurdo, tanto più che ammetto la possibilità di massacrarci tutti quanti pur rimanendo sulla terra e sul mare: no, desidero semplicemente «rendere meno cara la pace».

Se io considerassi gli aerei da guerra come semplici mezzi ausiliari dell'esercito e della marina, non mi sarebbe passata per la testa l'idea di desiderarne

la proibizione; come non mi è mai passata quella di desiderare la proibizione dei sottomarini, degli automobili, del telegrafo senza fili, ecc.; so perfettamente che due nazioni, come due uomini, che si battano per la vita o per la morte, si battono senza esclusioni di colpi; penso solo che possono esistere luoghi sacri nei quali gli uomini, avendone tanti altri a disposizione, potrebbero non battersi. Io considero gli aerei sotto un aspetto tutto differente e di gran lunga più importante. Credo che l'uomo giungerà a combattere nell'aria come combatte sull'acqua, credo cioè che, col tempo, avremo delle vere e proprie flotte aeree, non degli aerei timidi, impacciati ed un poco incoscienti come abbiamo oggi. E queste flotte aeree costeranno, e costeranno molto a tutti. Ogni nazione vedrà formarsi, costituirsi, ingigantire un bilancio aereo, il quale andrà a gravare, con tutto il suo peso, sugli attuali bilanci della guerra e della marina, aumentando così il costo della difesa nazionale «senza - si noti bene - accrescerne il valore relativo». Così essendo, la mia proposta è «umanitaria» non perché sia diretta ad «umanizzare» la guerra, ma perché tende ad evitare un superfluo accrescersi del costo della pace.

Se pensassi che la costituzione delle forze aeree non dovesse importare un necessario accrescimento delle spese per la costituzione delle potenze militari, e cioè, se pensassi che i denari necessari alle flotte aeree potessero trovarsi nei bilanci della guerra e della marina, io non farei nessuna proposta, poiché mi è completamente indifferente morire, a suo tempo, in terra, in mare o in aria. Faccio invece la proposta perché sono convinto che nessuno oserà toccare i bilanci della guerra e della marina per costruire aerei; e che quindi il risultato finale necessario ed inevitabile sarà un aumento generale e «senza scopo» delle spese militari. Tuttavia alla Sua domanda: Si proibirà la guerra aerea? Io rispondo tranquillamente: No, non perché la cosa non sia razionale, ma perché l'uomo è così fatto che non si accorge del male se non quando questo lo ha bene stretto in tutte le sue spire e ricorre più volentieri alla medicina ed alla chirurgia che non all'igiene. Rispondo: no, perché questa idea ha avuto il torto di venire a me che ho troppo modesta voce.

Ma fosse la mia voce potente come quella di Pietro l'Eremita! Ché io andai predicando allora la grande crociata, alto agitando il mio vessillo, pieno di fede e di speranze, sicuro di meritare della patria e dell'umanità.

5/9.

**I problemi dell'aereonavigazione. Quello che gli altri fanno.  
"La Preparazione", 1910, 23-24 agosto.**

Articolo datato "Giomein, agosto 1910".

(N.d.C.)

Mi permetto richiamare l'attenzione dei lettori de *La Preparazione* sulle seguenti dichiarazioni fatte, in Francia, dall'ex-ministro Clementel, relatore del bilancio della guerra, ad un redattore del *Matin* e riportate dal *Corriere della Sera*:

«Parigi, 14 - Sui crediti di cui dispone per il 1910, il ministro della guerra ordinerà, immediatamente, cinquanta apparecchi di tutti i tipi e di tutte le fabbricazioni, ma scegliendo, di preferenza, le macchine aeree più notevoli che si sono segnalate finora all'attenzione del mondo. Ma comprare delle macchine non è nulla; ciò che occorre è organizzare la legione degli aviatori di domani, ed è ciò che il ministero della guerra farà.

«Noi abbiamo attualmente tre centri di aviazione: Vincennes, Satory e il campo di Châlons. Ne avremo, fra poco, altri tre: uno a Sissonnes, uno a Bethény ed un altro in un paese di montagna. Tutti gli aviatori attuali dell'esercito saranno distribuiti in questi sei centri d'azione col programma: 1° di formare degli allievi; 2° di perfezionarsi essi stessi per ottenere il brevetto superiore, che sta per essere creato, e che si otterrà con una corsa di 100 chilometri, attraverso la campagna, all'altezza media di 600 metri.

«Questi istruttori, ed i loro allievi, divenuti istruttori a loro volta, faranno la così detta palla di neve, che, procedendo, diventa valanga. Noi lasceremo prendere a questa palla di neve tutta la sua velocità, ed avremo cura che gli uomini siano sempre provvisti degli apparecchi necessari.

«Parallelamente il ministero cercherà, cogli studi dei nostri ufficiali e per via di concorsi fra tutti i costruttori, un apparecchio che presenti, in rapporto a quelli esistenti, una superiorità notevole. Le sue caratteristiche principali saranno di poter fare un percorso di 200 chilometri, e di poter portare almeno tre passeggeri equipaggiati ed armati, senza contare una riserva di 25 chilogrammi. Inoltre il governo esigerà che gli apparecchi si possano piegare o smembrare rapidamente per poterli trasportare in treno.

«Sarà istituito un grande premio e si fisserà una somma rappresentante la parte che lo Stato dovrà

pagare per ogni apparecchio costruito, riservandosi però la facoltà di rivolgersi a costruttori privati od ai suoi cantieri. Il ministro della guerra farà anche qualche cosa di più importante: riformerà delle vecchie abitudini di amministrazione, metterà tutto questo futuro esercito di aviatori, tutte queste batterie di aereoplani in una sola mano, vale a dire sotto gli ordini di un solo capo ... il quale non dipenderà che dal ministro».

\* \* \*

Queste dichiarazioni - mi sia permesso dirlo - non sono che la conferma delle mie previsioni.

In esse non si parla più, nemmeno incidentalmente, dei dirigibili. Si parla, invece, di un "esercito di aviatori e di batterie di aereoplani". Forse sarebbe stato meglio dire squadroni di aereoplani, come io immaginai; la batteria ricorda troppo l'artiglieria che combatte da ferma, mentre l'aereoplano, almeno in aria, non può fermarsi.

Vi si dice che il ministro della guerra, riformando vecchie abitudini burocratiche, metterà tutte le forze aeree sotto gli ordini di un solo capo, il quale non dipenderà che dal ministro stesso. Ma questa non è una semplice riforma amministrativa; ché se tale fosse, e la si ritenesse utile, non vi sarebbe nessuna ragione per non estenderla anche ad altri enti. Questo bisogno, che ha sentito il ministero francese di mettere tutte le forze aeree sotto gli ordini di un capo indipendente, deriva dal fatto che tali forze aeree costituiscono necessariamente una cosa a parte, indipendente dalle forze terrestri e marittime. Questa specie di costituzione di un nuovo autonomo organismo militare è imposta da che l'aereo non può, e non deve essere, come mi sono sforzato sempre di dimostrare, considerato come un mezzo ausiliario dell'esercito o della marina, e quindi non può, e non deve, dipendere né da questa né da quello.

Il ministero della guerra comprerà subito cinquanta apparecchi scegliendoli fra i tipi che hanno fornito le migliori prove e "formerà gli aviatori col sistema della palla di neve che diventa valanga". I concorsi ed i circuiti aviatori non hanno ancora indicato il migliore aereoplano militare, "è neces-



sario prendere quelli che si sono dimostrati sportivamente migliori" e sottoporli alle prove di carattere militare.

"Un grande premio" sarà istituito dal ministero della guerra per il miglior apparecchio guerresco. A questo premio "tutti" potranno concorrere; non solo, ma lo stesso ministero indica quali dovranno essere le caratteristiche essenziali degli apparecchi militari. Senza discutere sul valore di tali caratteristiche, il solo fatto di averle imposte è molto importante, perché dimostra che il ministero della guerra francese possiede "concetti definiti sull'impiego degli aerei in guerra e subordina a questi concetti le caratteristiche tecniche dei mezzi". E questo è agire con sano e retto criterio, poiché è legge immutabile quella che "il mezzo deve adattarsi all'impiego e non questo piegarsi a quello". Oltre i tre centri aviatori già esistenti se ne istituiranno altri tre, fra i quali, uno in un paese di montagna. Questa notizia serva di norma a chi ritiene le Alpi ostacolo insormontabile agli aerei: questa notizia, ed anche il fatto che si richiederà agli apparecchi concorrenti di essere facilmente smontabili.

Il programma aereo francese è ben definito: e

chiara è in esso la coscienza dello scopo che si vuol raggiungere.

Lasciati da parte i dirigibili, che hanno ormai fatto il loro tempo, la Francia si getta francamente, senza esitazioni e senza tentennamenti, sulla via del più pesante, ed essa che, si noti, è alla testa dell'aviazione, essa medesima sente il bisogno di insegnare il volo ai suoi figli: essa, che possiede i migliori tecnici, sia militari che borghesi, essa medesima sente il bisogno di eccitare, mediante grossi premi, il lavoro e l'attività dei francesi in questo campo dove pure già primeggiano.

Quello che si sta facendo in Germania noi non lo sappiamo: la Germania non è tanto espansiva come la Francia, ma è logico dubitare che essa si sia accorta delle volate francesi sui suoi confini.

E noi? Seguiremo tranquillamente a non fare alcuno sforzo per uscire dalla nostra poco invidiabile posizione di buon ultimo? Impiegheremo, per accorgerci che esistono aereoplani, il tempo che abbiamo impiegato ad accorgerci che vi erano dirigibili? Aspetteremo noi, per correre al riparo, che la palla di neve, divenuta valanga, inizi il suo precipitoso andare, e ci trastulleremo intanto a gonfiar palloni?

## 5/10.

### I problemi dell'aereonavigazione. Il metodo. "La Preparazione", 1910, 1-2 settembre.

L'articolo è datato "Giomein, agosto 1910" e porta il seguente sottotitolo/sommario: L'aereonavigazione militare non esiste ancora in Italia. Prima occorre saper volare. Bisogna promuovere efficacemente l'attività aereonautica nazionale. Il problema dell'aereonavigazione militare è essenzialmente problema d'impiego. Gli aerei militari si debbono costruire per la guerra.

(N.d.C.)

Il corrispondente romano del *Corriere della Sera* (giovedì 20 corrente) ha scritto un magnifico articolo per un maggiore incremento dell'aereonavigazione militare in Italia, articolo la cui morale, egli ha riassunto in tre parole: *non perdere tempo*.

Mentre mi associo completamente a questa conclusione, dissento alquanto sui mezzi indicati dall'egregio pubblicista per raggiungere lo scopo.

L'aereonavigazione militare non esiste ancora. Siamo solo agli inizi della aereonavigazione pura e semplice. Il Calderara ed il Savoia non hanno fatto mai della aviazione militare, hanno fatto

semplicemente dell'aviazione, senza aggettivo, come Cattaneo e Cagno; nulla di più.

Si potrà parlare di aereonavigazione militare solo quando si impiegheranno aerei a scopi militari; non se ne può parlare solo perché vi siano militari che montano degli aerei. Vi saranno aerei da guerra, esisterà una flotta aerea, nel senso che a questa espressione si vuol dare, quando avremo aerei adatti a raggiungere scopi militari, non finché avremo degli aerei che posseggano unicamente la capacità di andare per aria come aerei sportivi, direi quasi, borghesi. E per giungere a questo risultato è necessario, prima di tutto, di avere il concetto chiaro e distinto di che cosa si vuol ottenere dagli aerei in guerra, poiché solo prendendo di guida questo concetto, è possibile stabilire e poi concretare le caratteristiche degli aerei guerreschi. La funzione militare, rispetto all'aereonavigazione, deve essenzialmente consistere nell'adattamento di questa allo scopo militare; e ciò è naturale, perché è la sola funzione nella quale l'ambiente militare sia e debba essere competente.



Un ufficiale di terra o di mare che sia capace di pilotare un aereo non farà mai dell'aviazione militare, farà solo dell'aviazione, anche se voli sulla testa del nemico in tempo di guerra. E di fatto, tale ufficiale non potrà compiere nessuna missione militare nel vero senso della parola. Sia per combattere, sia per osservare, sia per offendere, sarà sempre necessario che insieme al pilota, il quale è già abbastanza impegnato a guidare l'apparecchio, vi sia almeno un altro che combatta, osservi, offenda. Il pilota non farà che condurre l'apparecchio: ora questo non ha nulla di essenzialmente militare in sé, tanto che la conduzione dell'apparecchio potrebbe essere affidata anche ad uno che non distinguerebbe neppure i gradi dell'esercito e della marina. Farà invece della vera ed autentica aereonavigazione militare l'ufficiale il quale, pur non conoscendo affatto le manovre dei timoni di direzione e di profondità, monti su di un aereo, guidato da un pilota qualsiasi, ed a questo ordini di portarsi dove è necessario e quivi combatta, riconosca ed offenda.

Quando saranno giunti a Centocelle gli apparecchi ultimamente acquistati dal governo, a Centocelle si farà dell'aviazione, sì, non dell'aviazione militare. Questa, se mai, si farà dopo: tanto è vero che a Parigi venne acquistato un campionario di aeroplani allo scopo evidente di confrontarne le loro qualità aviatorie, non certo quelle militari.

Perché in Italia nasca e si sviluppi l'aereonavigazione militare, è necessario anzitutto che si affermi l'aereonavigazione; si potrà seriamente attuare l'aereonavigazione militare in Italia quando si saprà volare e si sapranno costruire apparecchi volanti. Prima è una utopia.

Quello che più urge da noi non è precisamente che ufficiali di tutte le armi apprendano a servirsi dell'aeroplano, perché quando giungessimo pure a tale risultato, avremmo semplicemente una massa di ufficiali aviatori e non mai una squadra di aerei militari; urge invece che venga data una spinta potente all'incremento dell'aereonavigazione nazionale, e cioè che si costituiscano potenti scuole di aviazione, libere a tutti, e si impianti l'industria del più pesante. Non bastano una scuola, per quanto grandiosa, di aviazione militare, un campo di studi e di esperienze puramente militare. I militari sono una minoranza nel paese e al di fuori di essi vi sono immense forze ed energie che bisogna sfruttare a profitto della difesa nazionale. Per formare un buon aviatore non occorrono qualità eminentemente militari: un buon aviatore può essere utilissimo in

guerra anche non essendo affatto militare. Per studiare, progettare, costruire un apparecchio volante non occorre vestire la divisa, e nel campo industriale, più specializzato, esistono potenti organizzazioni meglio adatte allo scopo che non in quello militare. Ma occorre una spinta, poiché senza la molla potente dell'interesse al giorno d'oggi, nessuno fa nulla. *Il Corriere della Sera*, col suo premio di 50.000 lire per un circuito aereo di carattere nazionale, è entrato nel giusto ordine di idee; ma 50.000 lire sono poche. La Camera ha concesso dieci milioni per la flotta aerea: ebbene io credo fermamente che il modo migliore di spendere, una parte almeno di questa somma, sia quello di impiegarla per promuovere efficacemente l'attività aereonautica nazionale.

Naturalmente questo non sarebbe sufficiente. *Anche* nel campo militare si deve studiare ed agire. *Anche*, ho detto, non: *solo*. E lo studio nel campo militare deve essere organico e completo.

Mi spiego. La casa Krupp fornisce cannoni, dà norme circa la manutenzione e la manovra di essi, ma non ne dà affatto sull'impiego dell'artiglieria. Altro è costruire l'arma, altro è impiegarla in guerra. Il tecnico deve subordinare le sue concezioni all'esigenze dell'impiego. Così, per esempio, quando in un arsenale viene posto in studio un nuovo tipo di cannone da campagna, le caratteristiche del nuovo cannone debbono essere determinate dal suo impiego. E così, per esempio, questo cannone non dovrà eccedere un dato peso, dovrà poter essere trainato da un certo numero di pariglie, dovrà potersi incavalcare su affusto deformabile, ecc. ecc.

E, similmente, il problema dell'aereonavigazione militare non è, e non deve essere, considerato come un problema esclusivamente tecnico; la sua risoluzione non può dipendere dalla scelta di un motore o dalla preferenza del biplano sul monoplano o viceversa. Più che tecnico, il problema è essenzialmente d'impiego.

\* \* \*

La prima domanda che ci dobbiamo porre per risolvere il problema è questa: *Come possiamo e come ci conviene utilizzare l'aereo in guerra?*

La seconda: *Quali caratteristiche deve presentare l'aereo perché possa essere impiegato in guerra secondo le nostre vedute?*

La terza: *Come dobbiamo costruire l'aereo perché presenti queste certe caratteristiche?* Per rispondere alla prima ed alla seconda domanda, non è

affatto necessario essere tecnici, anzi è meglio non esserlo, perché il tecnico è naturalmente attratto da criteri diversi e speciali a causa della sua stessa tecnicità. Basta sapere come si comportano gli aerei e studiare l'adattamento di questo comportamento all'uso di guerra. L'ultima domanda è l'unica che si debba rivolgere ai tecnici. A questi è sufficiente dire: noi desideriamo un aereo che presenti queste e queste caratteristiche. Ad essi il compito di studiare, di progettare, di costruire: a noi quello di giudicare se realmente l'aereo risponda alle richieste esigenze e, qualora vi risponda, impiegarlo in guerra.

Ecco dunque come alla risoluzione del problema militare della navigazione aerea debbono concorrere due enti distinti: uno, non tecnico, che studi l'impiego degli aerei in guerra e ne determini le caratteristiche essenziali, ed uno tecnico e subordinato al primo, il quale concreti i mezzi che soddisfacciano all'impiego.

Dal programma aereo francese risulta perfettamente come il Ministro della guerra si sia posto ed abbia risposto alle prime due domande.

Noi conosciamo solo la risposta alla seconda, ma questa non sarebbe stata possibile se non ci fosse risposto alla prima. La terza domanda il Ministro della guerra l'ha rivolta ai costruttori della Francia, incitandoli a rispondere mediante un grosso premio. Diversamente non si può fare, se non si vuol cadere nella confusione e perdere un tempo preziosissimo.

Il dirigibile *I bis* ha fornito, a detta dei competenti, risultati eccellenti. E sta bene. Ma, io almeno, non ho sentito vantare che risultati *tecnici* d'ordine generale; velocità, sicurezza, stabilità, facilità di manovre, ecc., mai risultati *militari*, e sono questi gli essenziali, e dei quali solo mi importa, come credo debba importare a tutti, poiché, non per fare dello *sport*, ma per fare la guerra - non dimentichiamolo mai - si costruiscono aerei militari. Tecnicamente risponde benissimo, io non discuto, domando solo: militarmente risponde?

5/11.

**I problemi dell'aereonavigazione. Lo stare alla finestra.**  
**"La Preparazione", 1910, 10-11 settembre.**

*Stiamo alla finestra ad osservare quello che gli altri fanno, e poi...* Questa è, purtroppo, la teoria che impera sull'Italia nostra, teoria che ci conduce agli ottimi risultati che tutti conosciamo: a discu-

È mai stato impiegato in operazioni militari? Fu mai messo sotto gli ordini di un capo partito, impiegato, giudicato?

Ho letto in una intervista, concessa ad un corrispondente del *Matin*, queste parole: «Noi pensiamo infatti che per rendere effettivi servizi un dirigibile debba avere almeno un volume di 10 mila metri cubi, in modo che il suo campo di osservazione sia abbastanza esteso e sia capace di innalzare una certa quantità di esplosivo». Ammesso, e non concesso, che un dirigibile di tali dimensioni possa rendere dei servizi, questa frase condanna quelli di cubatura minore, i quali sembra già non possano rendere *servizi effettivi*. A parte questo, poiché qui evidentemente si tratta del lancio di esplosivi dall'alto, io domando: furono fatti esperimenti per verificare l'efficacia di questi lanci? Questa efficacia, se pure efficacia esiste, come potrà esplicarsi? E essa tale da giustificare la spesa che importa un dirigibile di tal mole?

Naturalmente queste sono tutte domande che io rivolgo, valendomi di una figura rettorica, al semplice scopo di chiarire il mio ragionamento, che tende a dimostrare la necessità di un metodo logico e razionale per risolvere il problema della navigazione aerea militare.

E questo metodo, nelle sue linee generali, dovrebbe essere il seguente:

1° Promuovere - indipendentemente e non trascurandone perciò lo studio nell'ambito militare - l'attività aeronautica nazionale mediante gare razionalmente istituite allo scopo.

2° Studiare, nell'ambiente militare, l'impiego degli aerei in guerra e definire le qualità caratteristiche degli aerei guerreschi.

3° Richiedere alla nazione tutta degli aerei che a queste caratteristiche soddisfacciano e con essi costituire la nostra flotta aerea.

Non perdere tempo, no; ma neppure consumarlo in un lavoro improduttivo. Questa è la variante che mi permetto di apportare alle conclusioni dell'e-gregio corrispondente del *Corriere della Sera*.

tere sugli affusti a deformazione quando gli altri già li usano, a varare la prima *dreadnought* quando le *dreadnoughts* straniere solcano il mare da anni, a costruire dirigibili quando all'estero i dirigibili

vengono quasi riposti nel dimenticatoio, in una parola a rimanere sempre in arretrato come cattivi pagatori.

A forza di stare alla finestra, buddisticamente osservando gli altri che vivono e lottano, ci troviamo, sempre, nel pericolo imminente di non giungere in tempo a chiudere la porta a chi voglia invadere la nostra casa, la quale ha, costantemente, l'apparenza di un negozio di anticaglie, in cui aleggia un sottile, ma penetrante, odore di stantio e di rinchiuso.

Ed il bello è che crediamo, in buona fede, di agire da figli, non degeneri, di Machiavelli. Noi, stando alla finestra, tranquillamente, pacificamente, oziosamente, liberi di grattarci le ginocchia o, se meglio ci piace il sommo della inattiva cervice, semplicemente osservando ciò che gli altri fanno, crediamo di metterci in grado, senza spesa, senza sforzo, senza consumarci né il cervello né il cervelletto, di approfittare del lavoro altrui. E, quasi quasi, ci viene la voglia di sorridere, vedendo come gli altri si affatichino, pensino, sudino e si arrovellino a vantaggio nostro, per noi che ce ne stiamo, in pancia, ad osservare. Ingenui, gli altri, che non hanno capito che *fare* non è necessario; necessario è *osservare*.

Ma questo non è prudente dirlo; immaginiamoci che gli altri imparino da noi, in tempo più o meno prossimo, il nostro sistema così elegante, così semplice e così produttivo, e che tutti si mettano alla finestra ad osservare. Sarebbe davvero un bello e molto confortevole spettacolo; purtroppo, quando tutti volessimo limitarci semplicemente ad osservare - vedi fatalità! - nulla rimarrebbe di osservabile.

Ma questo, per fortuna nostra, non avverrà. Vivere è agire; chi sta, resta: e piede che non si muove non si avvanza. Noi potremo rimanere appollaiati alla nostra finestra finché più ci piaccia; gli altri scenderanno sempre sulla via tumultuosa, piena di vita, di movimento, di rumore e d'azione, incuranti di noi che non ci sveglieremo dal nostro dolce far niente finché qualche cosa, che parta da quella via in fermento, non venga, violentemente, a colpire il nostro capo in letargo ed a farci urlare di dolore. C'è poi un altro fenomeno curiosissimo e di ordine direi quasi patologico che noi presentiamo. Dopo avere ben bene osservato ciò che gli altri stanno facendo, arriva alla fine, il momento nel quale ci dedichiamo, non si sa perché, a fare, anche noi, qualche cosa di quello che gli altri hanno già fatto. E con una ingenuità rara ci mettiamo tutti giulivi

al lavoro, e con una ingenuità, più che rara, unica, ci congratuliamo con noi stessi dei risultati che otteniamo, senza più che tanto pensare che se gli altri si dessero la pena di osservarci potrebbero gridarci: *Roba regia! Roba regia!*

Un esempio solo ed appunto nel campo aeronautico. Pochi giorni fa, a Torino, venne innalzato un dirigibile, il quale fece la sua brava ascensione, comportandosi all'incirca come un pallone libero qualsiasi. Ebbene, un giornale intitolò una intervista coi costruttori: *Parlando coi trionfatori*. Trionfatori? E di che? Da anni esistono, in Francia, case industriali che fabbricano correntemente dirigibili, i quali vengono diretti per quanto i dirigibili possono esserlo. Io non dico che non si debba far valere le cose nostre: ma anche l'iperbole ha i suoi limiti, oltre i quali diventa ironia. Io mi domando con quale sorriso i francesi leggerebbero il resoconto di quel trionfo, se i francesi leggessero i nostri giornali.

Questo fenomeno, morboso, di autoillusione, deriva appunto dal fatto che noi, a forza di stare alla finestra quando siamo colpiti da un accesso fattivo, e siamo perciò costretti di abbandonarla, non vedendo più ciò che gli altri fanno, ci immaginiamo che essi si arrestino allo *statu quo*. Allorché ci riaffacciamo nuovamente, ci accorgiamo, invece, che quelli hanno progredito ancora, sicché il nostro accesso fattivo risulta nullo quanto a risultato.

Questo fatto - invece di spingerci a scendere, anche noi sulla strada - ci induce, sempre più, a reprimere ogni accesso fattivo ed a perdurare nell'osservazione; a non toglierci da quella finestra dalla quale, se non altro, potremmo consolarci assistendo al non interrotto progresso degli altri.

Un popolo dell'Estremo Oriente, il Giappone - e noi, da quella benedetta finestra, avremmo dovuto vederlo - ci ha dato un magnifico esempio del metodo da seguire quando si ha la ferma volontà di mettersi al paro degli altri. Ed il metodo è semplice: ci si impadronisce, prima, di ciò che gli altri sanno, e poi si procede con gli altri ed insieme agli altri si lavora, si studia e si lotta.

Tornando alla questione che più specialmente ora mi interessa, io dico che noi abbiamo il preciso dovere verso la patria nostra di imparare a volare e di non perdere tempo per imparare a volare. Siamo, già fin troppo, rimasti neghittosi all'inausta finestra; già, sotto e sopra al nostro naso, gli altri volano, riempiendo l'atmosfera del battito dei loro motori e dei vapori della benzina da essi combusta. È forse completamente spento in noi l'orgoglio



della gentil razza latina, che sempre si debba rassegnarci ad ammirare gli altri ed a seguirli pedissequamente quasi fossimo una razza di incapaci e di inetti?

Che cosa di più avvilente che il leggere su tutti i giornali, su tutti i libri, negli esteri e nei nostri, sempre, insistentemente, infallantemente, la glorificazione altrui, e mai legger di noi, quasi come se non esistessimo?

È immensamente dolorosa e dannosa questa nostra volontaria costrizione a rimanere alla finestra; è per questo che impiego e impiegherò tutte le modeste mie forze per fare che scenda sulla via chi a quella finestra troppo ostinatamente si aggrappa. So che non sarà agevole, poiché si tratta di lottare contro una inveterata abitudine e che nulla è più difficile del vincere la formidabile forza d'inerzia degli uomini e delle cose. Ma ho il convincimento di far, modestamente, cosa utile al paese. E questo mi basta.

In fatto di navigazione aerea se non ci muoviamo,

e lestamente, noi rimarremo, come siamo, enormemente distanziati. Se seguirremo ad illuderci, a fregarci le mani di soddisfazione, a stringerci la destra con la sinistra tutte le volte che conseguiremo risultati che altri ha già, da anni, ottenuti; se seguirremo così, rimarremo sempre alla coda.

Io non dico che dobbiamo costituirci, oggi, una flotta di aereoalano. A che ci servirebbero se non sappiamo montarli? Dico che, intanto, dobbiamo imparare a volare con l'aereoalano. E perché questo sia possibile, è necessario che un aiuto venga dall'alto. L'Italia non possiede, per una disgrazia, Mecenati, ed il governo ha tutto l'interesse - se interesse del governo è una intelligente preparazione della nostra difesa - a diventare, lui stesso, il Mecenate del volo. Se no, altro che rimanere alla finestra! Ci ridurremo, in questo campo, a qualche cosa di peggio, a definir la quale non mi pare esagerata l'immagine del verme che striscia impotente sulla terra, mentre altri esseri del creato alleggiano liberamente nell'aria luminosa.

## 5/12.

### **I problemi dell'aereonavigazione. Discussioni e prove pratiche. "La Preparazione", 1910, 17-18 settembre.**

*L'articolo è datato "Giomein, settembre 1910". Gli interventi citati nel testo sono Intermezzo critico di Carlo Montù, 6-7 settembre (discussione critica delle tesi di Doubet e di altri sostenitori entusiasti del futuro dell'aviazione) e La guerra in aria del gen. Giorgio Bompiani, 8-9 settembre, convinto fautore delle possibilità dell'aviazione, ma in termini più moderati di Doubet.*

(N.d.C.)

L'egregio generale Bompiani chiude il suo articolo «La guerra nell'aria» (*La Preparazione* n. 106) con queste parole: «Restammo indietro; ma siamo ancora in tempo per rimetterci alla pari, se lo faremo con saldo volere. Nel corpo degli ufficiali le energie abbondano; il genio nazionale è fecondo; agli eccitamenti avveduti del governo non potrà mancare di rispondere degnamente il paese».

Tale conclusione è precisamente quella che io dovrei apporre, come sintesi complessiva, ai miei articoli; ringrazio, quindi, lo scrittore del suo vigoroso sostegno alla mia tesi, come la ringrazio delle sue cortesi espressioni a mio riguardo.

Uno strano fenomeno si è manifestato nella discussione su i *Problemi dell'aereonavigazione* avvenu-

ta su questo giornale. Tutti coloro che sono entrati in lizza, pure partendo da concetti diversi, sono arrivati alla medesima conclusione, che può riassumersi con le parole usate dal generale Bompiani nell'articolo sopra citato: *pare saggio consiglio non avventurarsi frettolosamente in soverchie spese per la progettata flotta di dirigibili*.

Questo fenomeno curioso dipende dal fatto che anche coloro i quali hanno ancora fede nei dirigibili sentono, intimamente, quella fede scossa e sminuita. Il fatto non è tale da spiacere a me, iconoclasta impenitente; mi dà anzi nuova lena a proseguire nella via che mi sembra più diretta allo scopo.

Il generale Bompiani, dopo avere parlato del circuito dell'Est, trova non dubbia la possibilità di un utile impiego degli aereoalano in guerra a scopo di ricognizione, ma non riconosce, in essi, una grande capacità di offesa. Io mi permetto di domandargli se questa grande capacità di offesa egli la riconosca nei dirigibili e, se sì, sopra quali prove la fonda. Dice che il dirigibile era, pochi anni fa, bambino ed ora è divenuto giovane gagliardo e promettente, che ieri tutta Italia si è entusiasmata ai voli del nostro dirigibile su Roma e poi fino al



golfo di Napoli, e che non siamo sicuri che il dirigibile sia arrivato già alla sua maturità piena. A parte l'entusiasmo delle folle facilmente eccitabili, io mi permetto di fargli notare che la opinione dei tecnici più in vista, contrariamente a quanto egli pensa, è appunto che il dirigibile abbia già raggiunto la sua piena maturità; e di questo potrà facilmente convincersi interrogando i costruttori stessi dei dirigibili circa le speranze di miglioramenti che essi nutrono ancora. L'egregio generale dice che potrebbe accadere che l'apparecchio destinato a trionfare su tutti fosse un *quid medium* fra il dirigibile e l'aereoplano; io mi permetto di fargli osservare che molto probabilmente un tale apparecchio riunirebbe i difetti dell'uno e dell'altro e che, in ogni caso, si tratterebbe di un apparecchio nuovo, non ancora esistente, mentre - sono sue parole - *si deve curare l'oggi tenendo presente il probabile non il trascendentale del domani*. Ora il probabile di domani è semplicemente questo: che l'aereoplano si perfezioni e il dirigibile rimanga quale è. Io ho affermato - e mi pare ozioso di insistere su questa verità elementare - che un mezzo guerresco, qualunque esso sia, deve essere capace di combattere; ho affermato e tentato anche di dimostrare che un dirigibile si trova in condizioni di inferiorità, quando debba lottare con un numero di aereoplani corrispondente al proprio costo; e, logicamente, ho concluso che il dirigibile deve, dunque, scomparire dalle flotte aeree. Il signor C.M. nel suo arguto articolo «Intermezzo polemico» (*La Preparazione* n. 105) conviene con me nelle premesse; ma non nella conclusione perché dice: «il dirigibile può servire per operazioni eseguibili come colpi di mano, senza incontrare, o almeno sperando di non incontrare aereoplani nemici». Grazie tanto! Se non si incontra il nemico, tutto è facile in guerra; ed io non so perché, basandosi su questa speranza, la marina da guerra non costruisca delle belle navi di legno per lanciarle, cariche di dinamite, nei porti nemici, mediante colpi di mano. A parte gli scherzi, io domando a quel forte ragionatore che è il signor C.M.: Se Lei disponesse di una somma X per la difesa nazionale la spenderebbe per costruire apparecchi capaci di combattere oppure apparecchi capaci solo di agire quando il nemico non c'è?

Il signor C.M. dice che il dirigibile per la sua maggior forza di sollevamento e per la possibilità di potersi fermare sul bersaglio, riesce più adatto al «versamento» dei proiettili. Questa asserzione è esatta solo se si paragona un grosso dirigibile ad «un solo»

aereoplano; non lo è più quando si paragonino un grosso dirigibile al numero di aereoplani che corrispondono al medesimo costo. A parità di costo, il peso utile sollevabile coll'aereoplano è superiore a quello sollevabile col dirigibile, e siccome l'aereoplano non potrà lanciare che un piccolo numero od anche un solo proiettile, non è affatto necessario che si fermi. Quindi, a parità di spesa, anche con gli aereoplani sono possibili le azioni offensive e difensive citate dal mio valoroso contraddittore, col vantaggio di possedere, anche, elementi combattivi.

Il generale Bompiani dice invece che non gli sembra che il dirigibile si trovi in condizioni di inferiorità rispetto agli aereoplani, perché il dirigibile può facilmente innalzarsi; io mi permetto di osservargli che questo non è combattere, ma sfuggire il combattimento, come pure osservo che un proiettile che colpisca un'ala di un aereoplano non gli produce alcun inconveniente tranne che non spezzi un organo essenziale dell'ala, mentre nell'esperimento testé compiuto sul nostro dirigibile, uno squarcio fatto apposta, interessante un solo scompartimento, ne produsse la caduta immediata.

\* \* \*

Aereoplanista convinto, cerco naturalmente di accumulare tutti gli argomenti possibili a sostegno della mia tesi: ma non pretendo perciò di riuscire a convincere, perché so che non è possibile convincere con sole chiacchiere. A me basta infiltrare il dubbio, nella speranza che il dubbio venga risolto praticamente.

Un mio egregio amico, distinto ufficiale del genio che non nomino non essendo autorizzato a farlo, mi scrisse una bellissima lettera di critica ai miei articoli sull'aereonavigazione, lettera che termina con queste parole: «Noi avremo, fra breve, tre buoni dirigibili; bastino per ora. Si comprino o si costruiscano aereoplani dei tipi migliori, si formino squadre numerose di piloti aviatori e si sperimentino dirigibili ed aereoplani; *gli uni e gli altri, gli uni contro gli altri*. Si studi praticamente fin dove è vero che un dirigibile non possa tener l'aria in presenza di aereoplani; si veda se gli aereoplani possano volare di conserva e compiere missioni in gruppo; si dia ad un dirigibile un compito offensivo e lo stesso incarico si dia ad una squadriglia di aereoplani del medesimo costo. Solo dopo aver fatto questo confronto, materialmente, si potrà giungere ad una conclusione e adottare una linea»

di condotta da non abbandonarsi più».

A questa conclusione mi associo di tutto cuore, lieto anche se il risultato dell'esperienza potrà contraddire ciò che oggi affermo. Quello che a me essenzialmente preme, non è il trionfo di alcune mie affermazioni, è invece il trionfo della verità, qualunque essa sia. Se io mi sono levato per combattere contro l'idolo che, fino a poco tempo fa, sembrava volersi imporre, l'ho fatto perché non trovavo esservi nessuna ragione essenziale perché si dovesse imporre; ché, anzi, ve ne erano eccellenti perché dovesse scomparire. Comprendo perfettamente che la sola discussione platonica non può condurre a nessun risultato positivo, e so che nelle discussioni di questo genere ognuno finisce per rimanere della propria opinione. E trovo che giunti ad un certo punto, sia necessario mettere da una parte le chiacchiere e procedere coi fatti. È chiaro che non si può oggi, con sicura scienza, affermare che il dirigibile debba cedere di fronte all'aereo; ma è anche chiaro che non si può affermare che il dirigibile non debba cedere. Ora se questo non si può con sicurezza asserire, perché procedere senz'altro a costruire dirigibili e non confrontarli prima con l'aereo?

Che con un dirigibile, tempo permettendolo, fosse possibile andare da Roma a Napoli, lo sapevamo anche prima che il nostro *I bis* avesse compiuto quell'impresa. Non basta, secondo me, il fatto che un nostro dirigibile ha compiuto quel *raid*, per asserire che possediamo un buon tipo di dirigibile «militare»; non basta possedere alcuni dirigibili per dire che si possiede una flotta aerea «da guerra», come non basta disporre di cento uomini capaci di montare a cavallo e di possedere cento cavalli per dire che si ha già uno squadrone di cavalleria.

Il compito di noi militari rispetto all'aereonavigazione non è quello di costruire e di guidare apparecchi aerei, ma è invece, essenzialmente, quello di adattare alla guerra gli apparecchi aerei e di guidare i medesimi al combattimento. Costruire, guidare apparecchi aerei non ha nulla di militare, non esige nessuna scienza militare, esula quindi dal nostro campo speciale e particolare.

Non bisogna confondere aereonavigazione con aereonavigazione «militare». L'aereo militare deve, oltre al volar bene come un aereo borghese, essere capace di trasportare i mezzi di combattere ed essere adatto all'impiego di quei mezzi, precisamente come una nave da guerra, oltre al navigare bene come una nave mercantile, deve esser adatta al combattimento. Dire che si fa dell'aereonaviga-

zione «militare» semplicemente perché dei militari montano apparecchi volanti sportivi qualunque non è proprio: varrebbe come dire che si può trasformare un transatlantico in una corazzata semplicemente facendolo comandare da un capitano di vascello.

Io non ho mai detto che ci dobbiamo lanciare senz'altro nella costruzione di numerose flottiglie di aereoplani. Dio me ne liberi! Ho detto: bisogna rivolgere tutta la nostra attenzione verso gli aereoplani: bisogna che gli italiani imparino a volare, che i militari studino l'adattamento alla guerra dei mezzi volanti e non si lascino trascinar illusi da successi che militarmente non hanno nessuna importanza.

Il generale Bompiani dice che bisogna preparare un gran numero di ufficiali al maneggio dei motori di entrambi (dirigibili e aereoplani): ma io mi permetto di non riconoscere la ragione di questa necessità.

Non è compito degli ufficiali, qualunque sia la loro arma, quello di stare ai motori dei dirigibili o degli aereoplani. *The right man in the right place*; ad ognuno il suo mestiere: lo *chauffeur* al motore, l'ufficiale al posto di combattimento. Con questo non voglio dire che non vi debbano essere ufficiali che si intendano del maneggio tecnico degli aerei: ma da ciò allo stare al volante ci corre un bel tratto. La *Strassburger Post* in una sua nota ufficiosa riporta: «Il ministero della guerra prussiano si propone di procedere alla preparazione di numerosi sottufficiali al servizio dell'aviazione. La ragione di questo impiego di sottufficiali sta nel fatto che di essi potranno specialmente utilizzarsi coloro che nella vita civile abbiano esercitato il mestiere di meccanico o di *chauffeur*, i quali saranno in grado senz'altro di governare il motore, mentre l'ufficiale, per tale cura, avrà sempre bisogno d'un aiuto. D'altronde, il sottufficiale per tutto il corso dei suoi dodici anni di servizio potrà essere adibito al servizio dell'aviazione e acquistarsi, quindi, una pratica eccezionale, mentre l'ufficiale non può essere distratto da tutte le altre occupazioni che gli incombono per la sua preparazione professionale e non può, per tale ragione consacrarsi interamente all'aviazione».

In questa nota si scorge applicato il concetto da me già sopra espresso. La Germania propende ancora per i dirigibili, più che per altro, forse, per ragioni psicologiche: ma tiene a procurarsi fin d'ora la sua legione di conduttori di aereoplani: quando l'aereo avrà vinto definitivamente, la Germania avrà i suoi conduttori già pronti, e negli aereoplani

così guidati monteranno gli ufficiali che su quei mezzi dovranno combattere.  
E all'aviatore spetterà il solo compito di condurre

il guerriero nel folto della mischia, come all'antico classico auriga, curante solo dei suoi volanti corsieri.

5/13.

**I problemi dell'aereonavigazione. Le Alpi violate.  
"La Preparazione", 1910, 27-28 settembre.**

*L'articolo presenta il seguente sottotitolo/sommario:*  
Prova mirabile per l'uomo, insignificante per l'aviazione. Organizzatori temerari. I motori degli aereoplani sono ancora troppo giovani per simili cimenti. Gare dannose al progresso dell'aviazione.  
(N.d.C.)

Triste ironia delle cose: l'uomo che primo attraversò, volando, la formidabile barriera alpina, giace, dolorante con le gambe spezzate. Sembra quasi che il destino, nella sua ironica crudeltà, abbia voluto ferire l'uomo nelle membra da lui disdegnate, e, rendendolo invalido, ammonirlo così della sua fragilità.

- Il tuo intelletto ha saputo creare organi ai quali io non avevo pensato! - par quasi abbia mormorato, nel suo scherzo feroce, l'invida natura. - Puoi dunque fare a meno di quelli che ti ho dato, io te li spezzo e tu, piccolo uomo, giaci impotente; vedi qual misera cosa tu sei!

Misera cosa è l'uomo per la debolezza del suo corpo; ma in quell'involucro debole e frale vive la divina scintilla dell'intelligenza, dinanzi alla quale tutto si spiega, fin la natura. Chavez guarirà e, se pure il suo corpo rimarrà indebolito e deformato dalla miseranda caduta, le ali dei suoi apparecchi, il vigoroso palpito del suo motore, la salda fermezza del suo cuore lo porteranno ancora, meraviglioso pellegrino, attraverso al vasto impero dell'aria, ed egli sfiderà ancora la natura sempre in agguato e che, sempre, tenterà trascinarlo a terra, valendosi della costante, immutabile, impassibile, forza di gravità.

Io mando, reverente il mio saluto ed i miei più fervidi auguri al giovane aviatore che ha superato l'audacissima impresa nel modo più fortunatamente disgraziato. Egli ebbe la somma ventura di compiere il periglioso percorso e la grande avventura di precipitare all'arrivo, là dove più nulla lo minacciava. Se le ali del suo apparecchio avessero resistito ancora un secondo nulla sarebbe avvenuto, e la Madonnina del Duomo avrebbe sorriso al giovane straniero venuto sull'ali dal di là dell'Alpe.

L'accidente, stupido e brutale, toccato a Chavez non dipende affatto dalla regione attraversata e perciò può, con ragione, affermarsi che l'aereoplano è giunto ad attraversare la nostra grandiosa cintura.

La maggioranza dei miei lettori riterrà forse che, data la mia spiccata simpatia per il più pesante, io sia felice dell'avvenimento compiuto, e me ne serva a sostegno della mia tesi. Ebbene, se così è, la maggioranza si sbaglia, perché io bado soprattutto ai fatti positivi ed evito di lasciarmi abbagliare senza ragione. Il prodigio compiuto da Chavez mi ha entusiasmato per l'uomo, mi ha lasciato perfettamente freddo per la cosa, e dico francamente che, per quanto riguarda l'aviazione, la traversata delle Alpi, compiuta nel modo come è avvenuto, non prova nulla; e non solo dico questo, ma aggiungo, dispiaccia o no agli organizzatori, che, allo stato attuale dell'aviazione, una gara di questo genere non avrebbe neppure dovuto indirsi.

L'aereoplano, non appena il motore si arresti, è costretto a scendere: nella discesa l'aviatore può scegliere il suo punto di atterramento in una determinata zona di terreno, più o meno estesa, a seconda dell'altezza alla quale l'aviatore si trova al momento dell'arresto del motore.

I motori impiegati attualmente nell'aviazione sono motori giovanissimi, e perciò presentano tutti, dal più al meno, degli inconvenienti, fra i quali primeggia la mancanza di sicurezza del loro funzionamento, o, per più chiaramente esprimermi, la probabilità di *pannes*. Ora, nel percorso della traversata rarissimi erano i punti di possibile atterraggio e, senza esagerazione, si può affermare che una *panne* di motore, durante il tragitto, avrebbe potuto arrecare, novanta volte su cento, semplicemente la morte dell'aviatore.

Il percorso Briga-Milano non presentava solo gravissime difficoltà aviatorie dovute all'altimetria, alla regione montana, alla stagione avanzata; presentava anche un pericolo costante, oscuro, imminente, contro il quale nulla poteva l'uomo, né con la sua abilità, né col suo ingegno, né col suo



coraggio. A pericolo di questi genere non si espongono uomini senza una impellente necessità.

E, di fatto, nonostante la vistosità del premio e la grandiosità dell'idea, minimo addirittura fu il numero degli aviatori che si presentarono al concorso: ed uno solo tentò.

Gli apparecchi volanti non hanno ancora raggiunto quel grado di perfezione necessario per compiere simili imprese con quella certa sicurezza che è indispensabile perché l'impresa non esca dal dominio del fattibile per invadere il campo del temerario.

Chavez ha attraversato le Alpi, sta bene ed onore a lui: ma questo non vuol dire che le Alpi si possono attraversare coll'aereo, vuol dire, invece e semplicemente, che, allo stato attuale della aereonavigazione, si è trovato un uomo dotato di tanto coraggio e di tanta fortuna da riuscire a compiere la mirabile temerità di attraversare le Alpi coll'aereo.

E così, se l'America riuscirà ad attraversare l'Atlantico, non vorrà affatto dire che l'Atlantico è attraversabile mediante il dirigibile, vorrà, invece e semplicemente, dire che si sono verificate tante circostanze favorevoli e concomitanti le quali hanno permesso ad un dirigibile di attraversare l'Atlantico. Poiché tali imprese non raggiungono nessuno scopo pratico, sono praticamente inutili se non dannose addirittura.

E dico dannose perché esse tendono a sviare lo studio dei perfezionamenti dal suo più diretto cammino verso il progresso.

È innegabile che le gare aviatorie favoriscono il

progresso dell'aviazione, ma è anche innegabile che non lo favoriscono sempre nel modo migliore, perché, queste gare, in genere, conducono più che altro all'acrobatisma dell'aviazione e non all'aviazione pura e semplice. Questo fatto, che naturalmente non può interessare né i comitati organizzatori né il pubblico pagante, che più volentieri accorre là dove più acuto è lo stimolo del suo simile pericolante, deve invece interessare noi militari in vista delle applicazioni guerresche dell'aviazione. Noi non abbiamo bisogno di eccezioni: le moltitudini non possono formarsi che con mediocri. Sarebbe inutile, per noi, possedere un Chavez; è necessario invece, per noi, possedere molti volatori medi, sia pure incapaci di compiere *tours de force*, ma capaci invece, ognuno, modestamente, di compiere il proprio dovere. Per rendere poi più facile il volo ai medi è necessario possedere eccellenti apparecchi.

Questo occorrendo a noi, le gare quali sono presentemente, destinate solo a premiare gli eccellenti, al nostro scopo sono di scarsissimo vantaggio. Ed è per questo che io ho affermato l'utilità per l'amministrazione militare di interessarsi direttamente alle gare aviatorie in modo da promuovere, nella nazione, lo studio e la costruzione degli apparecchi volanti ed allo scopo di formare un forte gruppo di piloti d'aereo. Al momento del bisogno questi piloti saranno fieri di condurre, per le vie dell'aria, gli ufficiali incaricati di missioni guerresche; abituati e provati al periglioso andare compiranno sicuramente e con animo sereno la nuova missione alla quale la patria li avrà chiamati.

## 5/14.

### **I problemi dell'aereonavigazione. Lettera al direttore. "La Preparazione", 1910, 29-30 dicembre.**

*Lettera al direttore del giornale, col. Enrico Barone, datata "Roma, 28 dicembre 1910" e firmata "maggiore G. Doubet, 20 reggimento bersaglieri, Roma" Alla lettera segue questo corsivo redazionale:*

*"Noi siamo lieti di ospitare gli articoli del maggiore Doubet, il quale ha trattato dell'aereonavigazione nel nostro giornale con tanta forza e originalità di argomentazione, come i nostri lettori certamente ricorderanno. Daremo posto ad essi in un'appendice che alterneremo con quella in corso La squadra di Rojstwensky".*

*Gli articoli preannunciati furono pubblicati su "La Preparazione" da gennaio a marzo 1911 sotto il titolo Nozioni elementari di aereonautica, che diamo di seguito.*

(N.d.C.)

Illustrissimo Signor Direttore,  
Ella ed i lettori de «La Preparazione» avranno notato come io abbia cessato di scrivere nella rubrica, che ebbi l'onore di inaugurare sul suo giornale: *I problemi dell'aereonavigazione*, non appena avvenne la traslazione del dirigibile militare n. 2 da Roma a Venezia.



Questo fatto dipese da ragione di opportunità che - ne ho la speranza - saranno state comprese ed apprezzate; queste ragioni essendo ora venute a mancare ed essendo, io, d'altra parte, sempre più convinto ed immedesimato nelle idee che già ebbi a sostenere, avrei l'intenzione di ritornare sull'argomento e di trattare a fondo le questioni riguardanti l'aereonaviazione militare, in modo da impiantare una serena e severa discussione dalla quale potesse nascere qualche lume di verità atto a tutti rischiararci.

Per il passato questa discussione mancò, forse perché io trattai la questione un poco superficialmente e non si credette dover dare troppo peso ai giudizi sommari di un incompetente, forse perché si ritenne superfluo controbattere la difesa di una causa persa prima d'essere intesa, sì che io ebbi la sfortuna di avere più seguaci che contrari; ma spero che, per l'avvenire, la discussione debba sorgere per la forza stessa delle cose, sia perché le mie idee fecero proseliti, sia perché idee contrarie furono affermate e svolte, recentemente, in una pubblica riunione.

Ma io desidero che la discussione, oltre all'essere serena quale si conviene ad un cortese dibattito fra persone che si stimano e si apprezzano a vicenda, e severa come esigono la gravità e la natura del problema da risolvere, sia ampia e, sopra tutto, che anche coloro che vi assistono, pur non prendendovi parte diretta, possano giudicare, di propria scienza, circa il valore reale delle affermazioni portate in giuoco dai contendenti.

Si tratta di discutere del miglior impiego che si può fare in guerra di certi determinati mezzi. È dunque necessario conoscere «che cosa sono» questi mezzi e quali sono i bisogni della guerra. La discussione si svolge fra ufficiali, fra persone quindi che per la loro stessa professione, debbono conoscere quali sono i bisogni della guerra; non si tratta, dunque, per essi, se desiderano ragionare con scienza e coscienza, che di avere un concetto chiaro ed esatto dei mezzi che a quei bisogni debbono soddisfare.

Occorre perciò una preparazione, dirò così, tecnica. E non spaventi la severa parola: il tecnicismo necessario e sufficiente è molto modesto poiché a noi interessa unicamente conoscere «le modalità del volo dei mezzi aerei». Poco importa il resto, come poco importa a chi voglia trattare dell'impiego del fucile automatico il sapere con quali mezzi meccanici questo automatismo è ottenuto.

Ma «le modalità del volo dei mezzi aerei» presen-

tano certe caratteristiche che, ben difficilmente, chi non si sia occupato di aereonautica che ad orecchio è in grado di divinare, e spesso avviene che si impiantino discussioni di aereonautica militare su basi aereonautiche completamente false.

Allo scopo di evitare questo inconveniente e, nel tempo stesso, per poter dare, ai ragionamenti ed alle deduzioni che cercherò di trarre circa l'impiego in guerra dei mezzi aerei, sicure e salde fondamenta, io desidererei, prima di entrare nel vivo della questione, di fare una rapida corsa attraverso l'aereonaviazione in generale, esponendo i dati di fatto dello stato attuale della aereonautica e segnalando le caratteristiche essenziali dei mezzi aerei moderni, in modo da fornire, anche a coloro che, per avere rivolto la loro mente ad altri studi, si fossero lasciati sorprendere dalle cose compiute, quelle nozioni prime e necessarie di aereonautica che sono indispensabili sia per discutere, sia per giudicare le risoluzioni che si possono proporre ai problemi che presenta l'aereonaviazione militare.

L'aereonautica, considerata dal nostro speciale punto di vista, è una cosa molto semplice e quel poco che a noi interessa non è affatto trascendentale, tanto che io, che pure non sono tecnico, ho la speranza, se quanto propongo sarà accettato, di giungere, con ragionamenti piani e semplici, senza ricorrere né a calcoli né a formule, senza invocare la fede su verità astruse per quanto scientifiche, a fornire, chiunque voglia seguirmi, di idee chiare e nette sull'argomento.

Io non entrerò certo nel campo sacro della scienza, per invadere il quale sento troppo impari le mie forze, tenterò semplicemente di rasentarlo per gettarvi qualche approssimazione, quali fiori vi sboccino, e questo per metterci in grado di lavorare, con speranza di frutto, nel nostro vero campo che è quello dell'impiego in guerra dei mezzi di guerra.

Le propongo quindi, illustrissimo signor direttore, di accettare per *La Preparazione* una serie di articoli, dirò così, popolari, allo scopo di vulgarizzare quegli elementi di aereonautica senza la coscienza dei quali è vana ogni e qualsiasi discussione sulle applicazioni guerresche dei mezzi aerei.

Le semplici nozioni che io cercherò di esporre, frammentate così in articoli, da questo stesso loro frammentamento acquisteranno due pregi; e cioè verranno ad essere somministrate a piccole dosi, evitando il funesto pericolo della indigestione contraria all'assimilazione, e dalla loro pubblica-

zione su di un giornale così largamente diffuso ed aperto alla discussione acquisteranno, se non saranno confutate, quel marchio di verità che è loro necessario.

Qualora Ella lo credesse, potrei incominciare, al più presto, la serie degli articoli.  
Con distinta stima.



## **CAPITOLO SESTO**

### **Nozioni generali di aereonautica, 1911**





## 6.

### Nozioni elementari di aereonautica. "La Preparazione", 1911, gennaio-marzo.

*Questo vero e proprio trattato sistematico fu pubblicato da Doubet (per le ragioni illustrate nella sua lettera al direttore del giornale del 29-30 dicembre 1910) su "La Preparazione" in 16 puntate tra gennaio e marzo 1911, in fondo alle pagine 2 e 3 dei seguenti numeri: 10-11, 14-15, 19-20, 24-25, 28-29 gennaio, 4-5, 9-10, 14-15, 18-19, 23-24 febbraio, 28 febbraio-1° marzo, 4-5, 9-10, 11-12, 18-19, 23-24 marzo. Poiché la ripartizione tra i numeri successivi è un fatto puramente meccanico (le puntate si interrompono quando è finito lo spazio disponibile, anche in mezzo ad un ragionamento, rispettando a mala pena la suddivisione in capoversi), lo pubblichiamo di seguito, senza indicare fine e inizio delle diverse puntate. Il suo interesse non sta evidentemente nella originalità della trattazione, sostanzialmente manualistica e non priva di ingenuità e errori anche grossolani (Doubet vale come studioso militare e non come scienziato), bensì nella dimostrazione della ampiezza di interessi di Doubet e della varietà di accenti con cui conduceva la sua battaglia per l'affermazione dell'aviazione militare. Inoltre queste pagine offrono una preziosa testimonianza della visione che nel 1911 Doubet aveva delle possibilità e dei limiti dello sviluppo degli aeroplani (per esempio si vedano i paragrafi n. 132 tris, 164, 174).*

*Il testo non è sempre corretto, anzi presenta lacune*

*e difficoltà di interpretazione nei paragrafi 150-157; e la numerazione dei paragrafi ha più di una ripetizione. Abbiamo uniformato le diverse forme del termine aereoplano e dell'abbreviazione Kg. Si tenga presente che il testo impiega sempre il simbolo H per indicare l'idrogeno e l'abbreviazione HP per i cavalli vapore.*

(N.d.C.)

#### PREMESSA

Le nozioni elementari di aereonautica che ho l'intenzione di svolgere, hanno l'unico scopo di fornire, a chi non le possiede, quelle idee chiare e nette sui moderni mezzi aerei che sono indispensabili a chiunque voglia interessarsi allo studio delle possibili applicazioni pratiche della aereonaviazione, sia in pace, sia in guerra.

Colla parola "aereonautica" intendo tutto quel complesso di cognizioni che si riallacciano alla navigazione aerea, qualunque sia il mezzo col quale essa possa esplicarsi.

Essendomi imposto di non ricorrere, per nessun motivo, a formole ed a calcoli algebrici, necessariamente, qualche volta, la mia modesta esposizione mancherà di quel carattere di assoluta previsione che è pregio e vanto dell'eloquio scientifico, ma questa deficienza mi sarà, spero, perdonata dai miei indulgenti lettori, perché, in ogni caso, avrò

peccato per il loro bene. D'altra parte l'aereonautica è ancora una scienza capricciosa e fantastica e che accoglie le forme ed i calcoli, entro i quali si tenta costringerla, con largo beneficio di inventario, e perciò il danno sarà lieve se, più che alla teoria pura, noi ci avvicineremo alla pratica reale.

## RIPARTIZIONE DELLO STUDIO

Scopo dell'aereonautica è lo studio dei mezzi adatti a trasportare, attraverso l'aria, un corpo da un punto ad un altro della superficie terrestre.

Ora, se noi consideriamo, in un certo istante, un corpo qualunque che si trovi in moto nell'aria, scorgiamo che questo corpo è sollecitato da due forze: una, diretta verticalmente in basso, è rappresentata dal peso del corpo, che tende a trascinarlo verso terra, ed una, diretta nel senso opposto al movimento del corpo è dovuta alla resistenza che questo incontra muovendosi nell'aria, che tende a rallentare il movimento del corpo stesso. In causa di queste due forze, il corpo, se nulla interviene, è costretto a cadere sulla superficie terrestre, seguendo una certa traiettoria. Che cosa è necessario perché possa, invece, seguitare a muovere come muove nel momento considerato, ossia senza mutare né la sua direzione, né la sua velocità?

È evidente che, per ottenere questo risultato, basta annullare l'effetto delle due forze, dalle quali il corpo è sollecitato, mediante l'applicazione di due altre forze, uguali e contrarie alle prime.

Questa è la risoluzione teorica, semplicissima, del problema generale di aereonautica, soluzione che, trasportata nella pratica, presenta enormi difficoltà, non ancora completamente superate.

È necessario dunque: annullare l'effetto della gravità e vincere la resistenza che l'aria oppone al movimento dei corpi che in essa sono immersi; queste due necessità, che noi possiamo per un momento considerare separate, ci permettono di studiare prima l'una e poi l'altra, prima la sustentazione nell'aria, poi il movimento nell'aria. Siccome poi quello che interessa realmente non è il movimento dei corpi nel senso dell'aria, ma bensì quello dei corpi rispetto alla superficie terrestre, considereremo in seguito questo movimento relativo, e finiremo col riassumere le caratteristiche essenziali dei due sistemi aerei praticamente concretati traendo delle conclusioni generali. In tal modo il nostro studio verrà diviso in sei parti principali.

## PARTE PRIMA

### LA SOSTENTAZIONE

1). *Gravità.* In natura tutti i corpi sono soggetti ad un legge generale per la quale essi si attraggono con una forza che è direttamente proporzionale alle masse dei corpi ed inversamente proporzionale al quadrato delle distanze fra i corpi stessi. Per i corpi che si trovano sulla superficie terrestre questa forza si manifesta a noi mediante il *peso*. Il peso di un corpo è dunque la forza di attrazione esercitata dalla massa della Terra sulla massa del corpo che consideriamo. Qualunque corpo, abbandonato a sè, cade, e cioè si mette in moto dirigendosi verso il centro d'attrazione della Terra, e la massa di questa è talmente grande, rispetto a quella dei corpi che si trovano sulla sua superficie, che l'attrazione di questi corpi può trascurarsi, quando non si tratti di misure di estrema delicatezza. Poiché non è possibile a noi mutare la massa dei corpi, non è possibile modificare il peso di un corpo a meno di non farlo muovere lungo la verticale. Facendolo muovere lungo la verticale noi facciamo variare la distanza fra il centro di gravità del corpo ed il centro di gravità della terra e quindi la forza di attrazione fra le due masse. Ma le lunghezze che noi possiamo far percorrere ad un corpo lungo la verticale sono così piccole rispetto al raggio terrestre che le variazioni che noi possiamo apportare in tal modo al peso dei corpi sono, in pratica, trascurabili.

La forza di gravità in un corpo definito è una forza sempre presente e sempre costante e tale che non è in nostro potere di variare.

2). *Sostentazione.* Per impedire che un corpo cada noi abbiamo due mezzi:

- a) Sostenere il corpo mediante qualche cosa che resista all'azione del suo peso.
- b) Sostenere il corpo producendo una forza uguale e contraria al peso del corpo ed applicandola al corpo stesso.

Il primo mezzo è molto semplice: un oggetto posato su di un tavolo non cade finchè il suo peso è tale da non superare la resistenza del tavolo; un oggetto appeso ad una fune non cade finchè la fune è capace di resistere al peso dell'oggetto.

Evidentemente questo primo mezzo non è utilizzabile in aereonautica.

Il secondo mezzo è meno semplice, ma l'uomo è riuscito a concretarlo mediante due sistemi diver-

sissimi detto l'uno di *sostentazione statica*, l'altro di *sostentazione dinamica*.

3). *Sostentazione statica e sostentazione dinamica*. Ambedue questi sistemi hanno lo scopo di produrre una forza uguale e contraria alla gravità, ma nel primo questa forza è ottenuta senza che occorra la spesa di una energia (o movimento), nel secondo invece si ottiene la forza trasformando convenientemente una energia (o movimento). Incominceremo a parlare della prima la quale ha, anche storicamente, dei diritti di precedenza.

4). *Sostentazione statica*. Se noi prendiamo una palla di sughero e cerchiamo di mantenerla sotto l'acqua sentiamo distintamente che la palla di sughero tende a risalire verso la superficie dell'acqua; se invece la teniamo fuori dell'acqua sentiamo che occorre una certa resistenza perché non cada. Semplicemente variando il mezzo nel quale la palla è immersa variamo la direzione della forza che la sollecita.

Questo fatto dipende da un fenomeno definito dalla così detta:

5). *Legge di Archimede* la quale viene grossolanamente esposta in questi termini: «Un corpo immerso in un fluido perde un peso uguale al peso del fluido da esso spostato». Ho detto grossolanamente perché, come si è visto, il peso di un corpo è indipendente dal fluido che lo circonda. Avviene invece che quando un corpo è immerso in un fluido viene a crearsi una forza (o spinta) diretta in senso contrario alla gravità, uguale al peso del fluido spostato ed applicata al centro di figura del corpo, sì che, in definitiva il corpo rimane soggetto a due forze, una, applicata al centro di gravità, che tende a trascinarlo in basso, ed una, applicata al centro di figura, che tende a trasportarlo in alto. L'azione di queste due forze antagoniste farà, da prima, ruotare il corpo finché il centro di figura e quello di gravità si trovino sulla stessa verticale, e poi il corpo muoverà lungo la verticale, abbassandosi, se la forza di gravità, supera la spinta in alto, ed innalzandosi nel caso opposto.

6). *Peso specifico*. Dicesi peso specifico di un corpo il peso dell'unità di volume del corpo stesso. Un corpo che abbia, come il legno, il sughero, ecc., un peso specifico inferiore al peso specifico dell'acqua non può trovarsi libero in fondo all'acqua e così un corpo che abbia un peso specifico inferiore

a quello dell'aria non si può trovare libero sulla superficie della terra che è il fondo del grande oceano atmosferico.

7). *L'atmosfera*. L'atmosfera che avvolge il nostro pianeta non è costituita da una massa uniforme d'aria, ché, anzi, nei diversi punti dell'atmosfera che noi possiamo considerare, l'aria vi si trova in condizioni differentissime, a causa di svariatissime circostanze.

8). *La pressione atmosferica*. L'aria, come ogni altro corpo, è soggetta alla legge della gravitazione, e quindi pesa ed il suo peso è sostenuto dalla superficie terrestre. Se noi consideriamo una colonna verticale d'aria di sezione uguale ad un metro quadrato, possiamo dire che sul metro quadrato di superficie terrestre che si considera appoggia tutta la colonna dell'aria, con tutto il suo peso. Questo peso è appunto quello che si chiama pressione atmosferica.

Sul primo metro cubo d'aria di questa colonna d'aria insiste il peso di tutta la colonna d'aria meno il peso del primo metro cubo; sul secondo metro cubo di aria insiste il peso di tutta la colonna d'aria meno il peso dei primi due metri cubi, e così di seguito, e cioè il valore della pressione atmosferica diminuisce innalzandoci lungo la verticale, ossia mano mano che ci solleviamo troveremo sempre dell'aria meno compressa o, ciò che equivale, più rarefatta. Il peso specifico dell'aria, ossia il peso di un metro cubo d'aria, non è costante, ma varia secondo la pressione ed è tanto più piccolo quanto più ci innalziamo nell'atmosfera.

Perciò se noi avessimo un corpo che al livello del mare pesasse meno del volume d'aria che sposta e facessimo salire questo corpo lungo la verticale noi troveremmo sempre un punto nel quale il nostro corpo peserebbe precisamente come l'aria spostata. In questo punto le due forze antagoniste si farebbero equilibrio ed il corpo non sarebbe sollecitato né a scendere né a salire, sarebbe cioè sostenuto statisticamente.

9). *Principio fondamentale della sostentazione statica*, è quindi il seguente:

Dare al corpo un volume tale che, in quella data posizione nell'atmosfera, sia capace di spostare un peso d'aria uguale al proprio.

Naturalmente questo sistema non è né facile né semplice da concretare. Il volume dei corpi non si può modificare a piacimento e la grandissima



maggioranza dei corpi ha un peso specifico molto superiore a quello dell'aria.

10). *Mezzo pratico per attuare la sustentazione statica.* Risultò quindi necessario, in pratica, per ottenere la sustentazione statica, ricorrere ad un ripiego e cioè a collegare insieme il corpo che si vuol sostenere, il quale è più pesante dell'aria, ad un corpo ausiliario più leggero dell'aria, in modo da costituire un insieme di volume tale che, in una data posizione nell'atmosfera, sia capace di spostare un peso d'aria uguale al proprio.

11). *Caratteristiche essenziali dei corpi più leggeri dell'aria.* Come già si disse, corpi più leggeri dell'aria non ne possiamo trovare, liberi, sulla superficie della terra; essi dovranno dunque, prima di tutto, essere prodotti e poi imprigionati. I corpi più leggeri dell'aria di cui possiamo disporre si presentano tutti sotto la forma gassosa, sotto quella forma che è la più difficile da imprigionare.

12). *Forza ascensionale.* La forza ascensionale è data dalla differenza fra la spinta verso l'alto derivante dal fatto che il corpo è immerso in un fluido, e il peso del corpo. La forza ascensionale di un metro cubo di gas, ad una data pressione, è dunque la differenza fra il peso di un metro cubo di aria, alla stessa pressione, ed il peso del metro cubo di gas. La forza ascensionale (che nel seguito esprimeremo abbreviando: f.a.) è dunque tanto più grande quanto più piccolo è il peso specifico del gas, la massima f.a. si otterrebbe quanto il gas pesasse zero, poiché allora la f.a. di un metro cubo di tale gas ideale sarebbe uguale al peso di un metro cubo d'aria. Ma un metro cubo d'aria (al livello del mare ed alla temperatura di 0°) pesa Kg. 1,203. Questo è dunque il valore massimo, limite, della f.a. e questo valore è, disgraziatamente piccolo, per cui, nel sistema di sustentazione statico dovremo avere, sempre, degli apparecchi molto voluminosi.

13). *Forza ascensionale dell'idrogeno e del gas luce.* In aeronautica si usa prendere come quota di partenza quella di 270 m. sul livello del mare, perché, a questa quota, la pressione atmosferica è di 10.000 chilogrammi per m<sup>2</sup>, ed il piano del livello avente questa quota chiamasi piano dei 10.000. Su questo piano dei 10.000, alla temperatura di 0°, un metro cubo di aria pesa Kg. 1,25 un m<sup>3</sup> di H. pesa Kg. 0,15, un m<sup>3</sup> di gas luce pesa Kg. 0,55. E perciò

la f.a. sul piano dei 10.000 per m<sup>3</sup> è, per l'H. Kg. 1,10, per il gas luce Kg. 0,70.

14). *Relazioni fra la pressione, il peso ed il volume dei corpi gassosi.* I corpi gassosi sono eminentemente compressibili e, naturalmente, una data quantità (o peso) di gas varia di volume a seconda della pressione alla quale è sottoposto, e più precisamente, se un dato peso di gas occupa il volume uno ad una certa pressione, occuperà il volume mezzo alla pressione doppia, il volume un decimo alla pressione decupla e, corrispondentemente, se un dato volume di gas ad una certa pressione pesa 1, lo stesso volume alla pressione doppia peserà 2, alla pressione decupla peserà 10.

15). *Variazione della f.a. lungo la verticale.* Mano mano che ci innalziamo nell'atmosfera la pressione diminuisce, corrispondentemente diminuiscono i pesi del m<sup>3</sup> dei gas che in essa atmosfera vengono a trovarsi, e naturalmente diminuiscono le differenze fra quei pesi.

Alla quota di 5539 m. la pressione atmosferica è di 5000 Kg. per m<sup>2</sup>, e cioè la metà di quello che è sul piano dei 10.000.

Sul piano dei 5.000, perciò, l'aria, l'H. e il gas luce peseranno la metà di quello che pesano sul piano dei 10.000 e cioè: aria Kg. 0,625 H Kg. 0,075 gas luce Kg. 0,275 e le f.a. saranno: per l'H Kg 0,55 pel gas luce Kg. 0,35 e cioè la metà di quello che erano sul piano dei 10.000.

Alla quota di 18.400 m. la pressione atmosferica è di 1.000 Kg per m<sup>2</sup>, e cioè il decimo di quello che è sul piano dei 10.000.

Sul piano dei 1000, perciò l'aria, l'H. e il gas luce peseranno il decimo di quello che pesano sul piano dei 10.000 e cioè: aria Kg. 0,125 H. Kg. 0,015 Gas luce 0,055 e le f.a. saranno: per l'H. Kg. 0,11 pel gas luce Kg. 0,7 e cioè il decimo di quello che erano sul piano dei 10.000. Da che si può concludere che la f.a. varia nello stesso modo della pressione atmosferica.

16). *Il pallone.* Per utilizzare la f.a. dei gas più leggeri è necessario rinchiuderli in un involucro che definisca la loro superficie di separazione dall'atmosfera circostante e fornisca i punti di appoggio ai corpi più pesanti che si vogliono innalzare. Ed eccoci così giunti alla costituzione del pallone, il quale è formato da due parti essenziali, una costituita di materiali solidi di peso specifico superiore a quello dell'aria, parte che

tende ad abbassarsi in causa del suo peso, e di una parte gassosa, più leggera dell'aria e che tende a sollevarsi in virtù della f.a. che possiede. L'insieme si eleverà nell'aria quando la f.a. sarà più grande del peso dei materiali solidi e scenderà nel caso contrario.

17). *Forza ascensionale totale.* Il peso dei materiali solidi è presto trovato coi mezzi comuni; la f.a. si trova moltiplicando la f.a. a quella quota che si considera, di un metro cubo del gas impiegato pel numero dei  $m^3$ . che rappresenta il volume del gas; la f.a. così trovata chiamasi f.a. totale del pallone. Supponiamo di trovarci sul piano dei 10.000 (e cioè alla quota di 270) e di avere un involucro contenente  $1000 m^3$  di H. Poiché la f.a. dell'H. è di Kg. 1,10, la f.a. totale del nostro pallone è di Kg. 1100. Se il peso di tutta la parte solida è di Kg. 550, noi avremo, in complesso, una spinta verso l'alto di Kg. 1100 meno 550 uguale 550, alla quale occorrerà resistere se non vogliamo che il pallone si innalzi.

18). *Rottura di equilibrio.* Se il peso solido del pallone ora considerato fosse di Kg. 1100 ossia uguale alla f.a. totale, il pallone non sarebbe sollecitato né a salire né a scendere, si troverebbe cioè in una posizione di equilibrio; dicesi perciò rottura di equilibrio la differenza fra la f.a. totale ed il peso solido del pallone. Nel caso precedentemente considerato la rottura di equilibrio è di 550 Kg.

19). *Comportamento del gas nell'involucro.* Abbiamo detto che il gas più leggero deve essere rinchiuso in un involucro, vediamo ora come esso si comporta, in questo involucro, durante l'ascensione.

La prima idea che viene è quella di impiegare un involucro chiuso perché sembra che importi non sperperare gas. Ma questo non è possibile fare.

20). *Impossibilità di impiegare un involucro chiuso.* Supponiamo di riempire, sul piano dei 10.000, un involucro di un gas qualunque, di chiuderlo e quindi di farlo salire nell'atmosfera. Mentre sul piano dei 10.000 l'involucro è premuto dall'esterno verso l'interno da una pressione di  $10.000 \text{ Kg. per } m^2$ , e dall'interno verso l'esterno da una identica pressione, non appena facciamo elevare l'involucro la pressione esterna diminuisce mentre quella interna rimane costante, si che l'involucro tende a dilatarsi ed a scoppiare. La differenza fra la pressione interna e quella esterna si fa in breve tempo sensibilissima, a 800 m. è circa di  $10000 \text{ Kg}$

per  $m^2$ , a 1800 di circa 2000, a 5500 di circa 5000 Kg. per  $m^2$ , e non vi è nessun materiale insieme tanto leggero e tanto resistente da poter costituire un così robusto involucro di pallone. Un involucro chiuso è quindi fatalmente condannato a scoppiare.

21). *Necessità di impiegare un involucro aperto.* È dunque necessario impiegare un involucro aperto in modo che, innalzandosi il pallone, la pressione interna non superi, oltre un dato limite molto ristretto, la pressione esterna. Poiché il gas è più leggero e tende ad innalzarsi l'involucro dovrà essere aperto sul basso.

22). *Riempimento dell'involucro.* Riconosciuta la necessità di impiegare un involucro aperto vediamo che cosa avviene durante l'ascensione, considerando i due casi che si possono presentare e cioè che il pallone parta coll'involucro completamente pieno di gas (nel qual caso l'involucro sarà teso) oppure l'involucro non completamente pieno di gas (nel qual caso l'involucro sarà flaccido), e consideriamo prima questo secondo caso.

23). *Pallone flaccido.* Prendiamo ad esempio il pallone già considerato, pesante Kg. 550 con  $1000 m^3$  di H, avente dunque una f.a. totale di Kg. 1100 ed una rottura di equilibrio di Kg. 550 (sul piano dei 10.000). Supponiamo che l'involucro abbia una capacità di  $2000 m^3$  esso sarà pieno a metà, cioè flaccido. Lasciato a se, questo pallone incomincerà a salire, e, poiché salendo la pressione atmosferica diminuisce, il gas contenuto nell'involucro si dilaterà e cioè aumenterà il volume, tanto che, ad una certa altezza, riempirà tutto l'involucro, il quale diventerà teso. Esaminiamolo in questo momento. Il peso solido è sempre 550 Kg. l'H. ha raddoppiato il suo volume, questo fatto significa che la pressione è divenuta la metà di quello che era alla partenza e quindi che, a quell'altezza la f.a. dell'H è metà di quello che era sul piano dei 10.000. Ma il numero dei  $m^3$  di H è raddoppiato e perciò la f.a. totale del pallone è rimasta inalterata e cioè è ancora 1100 Kg. Di conseguenza, per tutta la durata dell'ascensione la f.a. totale e la rottura di equilibrio non hanno variato.

Possiamo dunque affermare queste tre conclusioni:

a) Un pallone che s'innalzi coll'involucro flaccido raggiunge sempre un'altezza alla quale l'involucro risulta completamente pieno.

b) In un pallone che s'innalzi coll'involucro flaccido la f.a. totale e la rottura di equilibrio non variano finché l'involucro rimane flaccido

c) Un pallone, finché l'involucro si mantiene flaccido, non può trovare una posizione di equilibrio nell'aria.

24). *Pallone pieno.* Vediamo ora che avviene quando un pallone parte coll'involucro completamente pieno. Appena incomincia l'ascensione la pressione esterna diminuisce, per cui il gas interno si dilata ed aumenta il volume e poiché l'involucro è già pieno ed è aperto, tutto l'aumento di volume sfugge per l'apertura. Mentre, dunque, il volume del gas rimane costante, la f.a. del metro cubo di gas diminuisce e perciò diminuisce la f.a. totale del pallone. Siccome il peso solido rimane costante, così diminuisce la rottura di equilibrio, finché questa diventa zero. In questo punto il pallone trova un punto di equilibrio, poiché nessuna forza lo sollecita né a scendere né a salire.

Prendiamo il solito pallone pesante Kg. 550, con 1000 m<sup>3</sup> di H., avente una f.a. totale di Kg. 1100 ed una rottura di equilibrio di 550 Kg. (sul piano dei 10.000) e supponiamo che l'involucro abbia una capacità di 1000 m<sup>3</sup> e quindi sia pieno. Sul piano dei 5000 (e cioè alla quota di 5500 m.) il peso di 550 Kg. non sarà variato, il volume dell'H sarà ancora 1000 m<sup>3</sup>, ma siccome siamo sul piano dei 5000 la f.a. di Kg. è 0,55 e perciò la f.a. totale Kg. 550 e la rottura di equilibrio zero.

Questo pallone troverà dunque un punto di equilibrio sul piano dei 5000.

E perciò:

d) Un pallone completamente pieno, innalzandosi perde man mano della sua f.a. totale, la sua rottura di equilibrio va diminuendo, e il pallone trova un punto di equilibrio a quell'altezza alla quale la perdita della sua f.a. equivale alla sua rottura di equilibrio alla partenza.

e) Un pallone che parte allo stato flaccido si innalza, conservando intatta la sua f.a., finché non diventa completamente pieno, e quindi rientra nel caso precedente.

25). *Instabilità del punto di equilibrio.* Abbiamo visto che un pallone trova un punto di equilibrio quando la sua rottura di equilibrio è zero, ossia allorché il peso solido è perfettamente uguale alla f.a. totale. Ma, se, trovandosi in questa situazione, per una circostanza qualunque una delle due forze antagoniste viene a crescere o l'altra a diminuire,

sia pure d'una piccolissima quantità, accade che immediatamente il pallone incomincia a scendere od a salire.

26). *Caso in cui, il pallone trovandosi in un punto d'equilibrio, viene a prodursi una rottura di equilibrio positivo.* Vuol dire che il pallone si alleggerisce, ciò che determina una differenza positiva fra la f.a. totale ed il peso. Naturalmente, in questo caso, il pallone s'innalza, e siccome innalzandosi la f.a. totale diminuisce, il pallone troverà un altro punto di equilibrio più alto del primo, la dove nuovamente si verificherà l'egualianza fra la f.a. totale ed il peso.

27). *Caso in cui il pallone trovandosi in un punto di equilibrio, viene a prodursi una rottura di equilibrio negativa.* Vuol dire che il pallone si appesantisce, e quindi non appena questa rottura di equilibrio si manifesta il pallone comincia a scendere. Scendendo la pressione atmosferica cresce e perciò il gas interno si contrae, diminuisce di volume, e l'involucro diventa flaccido. Ora noi abbiamo visto (vedi n. 23) che un pallone coll'involucro flaccido possiede una rottura di equilibrio costante. Nel nostro caso la rottura di equilibrio è negativa e perciò il pallone discenderà, senza arrestarsi, fino a terra, quindi:

f) Un pallone che dal suo punto di equilibrio, per una causa qualsiasi, inizia una discesa, diventa flaccido e scende, ininterrottamente, fino a terra.

28). *Modo di arrestare la discesa di pallone flaccido.* Per arrestare la discesa di un pallone flaccido è necessario rendere positiva la rottura di equilibrio, cioè alleggerire il pallone, ciò che si tiene gettando una certa quantità di zavorra. Allora ritorneremo nel caso di un pallone flaccido con rottura di equilibrio positiva (vedi n. 23) il pallone innalzerà nuovamente e giungerà all'altezza di dove ha iniziato la discesa. Quivi il pallone sarà pieno, ma non si arresterà perché il suo peso, per l'avvenuto getto della zavorra, è diminuito. Il pallone troverà quindi un punto di equilibrio più elevato del primo, e cioè:

g) Allorché un pallone dal suo punto di equilibrio inizia una discesa diventa flaccido e seguita a scendere fino a terra, a meno che l'aereonauta non getti zavorra, nel qual caso il pallone ritornerà a salire e troverà una posizione di equilibrio più elevata della precedente.



29). *Cause che possono determinare un pallone ad iniziare una discesa dalla sua posizione di equilibrio.* Sono moltissime. Prima di tutto la velocità stessa colla quale il pallone raggiunge la posizione di equilibrio; in causa di questa velocità il pallone non si arresta ma sorpassa tale zona, arrestandosi invece in una posizione più elevata, dalla quale inizia subito la discesa, a meno che l'aereonauta non getti immediatamente una conveniente quantità di zavorra. Una quantità di altre cause esistono per le quali il pallone può appesantirsi o perdere della sua f.a. totale o inflaccidirsi: l'umidità, la pioggia, gli effetti delle variazioni di temperatura, ecc. ecc. e perciò la posizione di equilibrio è molto instabile e va mano mano innalzandosi.

h) Durante una ascensione la posizione di equilibrio del pallone pieno va man mano sollevandosi.

30). *Navigazione col pallone flaccido.* Raggiunta una volta una posizione di equilibrio col pallone pieno non è possibile navigare in una zona più bassa, se non col pallone flaccido. Ma, come si è visto, il pallone flaccido non può mai essere in equilibrio, o sale, o scende. Ciò nonostante si può anche, con una continua manovra, navigare col pallone flaccido. Supponiamo di avere, col pallone pieno, raggiunto la posizione di equilibrio a 2000 metri e di voler navigare a 1000. Si incomincia a provocare la discesa facendo sfuggire del gas dalla valvola superiore del pallone, e perciò inflaccidendolo. La discesa, così iniziata, proseguirebbe sino a terra; ma noi verso i 1000 metri l'arrestiamo gettando la zavorra. Allora si inizia una salita che non si arresterebbe che oltre i 2000 metri, ma noi arrestiamo la salita facendolo sfuggire del gas fino a provocare una nuova discesa e così di seguito. Evidentemente si può ottenere di navigare sui 1000 metri assoggettandosi ad un vero sperpero di gas e di zavorra il che rende minima la durata dell'ascensione; per cui:

i) Non si può navigare ad una altezza inferiore di quella della posizione di equilibrio del pallone pieno che col pallone flaccido, e la navigazione col pallone flaccido abbrevia moltissimo la durata del viaggio.

l) Volendo fare una lunga ascensione è necessario navigare sempre nella posizione di equilibrio del pallone pieno.

31). *Altezza massima che può raggiungere un pallone.* Dipende naturalmente dalla grandezza della rottura di equilibrio totale e la f.a. totale. La

rottura di equilibrio totale è data dalla differenza fra la f.a. totale ed il peso del pallone quando il pallone sia stato alleggerito di tutto il possibile. Se il rapporto fra la rottura di equilibrio totale e la f.a. totale è, sul livello del mare  $1/10$ ,  $2/10$ ,  $3/10$ ,  $5/10$ ,  $9/10$  il pallone salirà rispettivamente a metri 800, 1800, 2900, 5500, 18.400. Grossolanamente si può ritenere che un pallone si innalza di 80 metri allorché perde  $1/100$  del proprio peso.

Ogni pallone, in dipendenza di certe sue caratteristiche individuali, ha una massima potenzialità di elevazione e, per quanto si è detto al n. 29 lettera h, una volta raggiunta questa massima altezza non potrà che scendere fino a terra, e perciò:

m) Un pallone che abbia raggiunto la sua massima altezza ha ultimato la sua ascensione, poiché null'altro gli resterà a fare che scendere.

n) Per prolungare una ascensione è quindi necessario, non solo navigare sempre nella posizione di equilibrio del pallone pieno, ma incominciare coll'alzarsi pochissimo per raggiungere, al più tardi possibile, la massima altezza che segna il termine dell'ascensione.

32). *Conclusioni sul pallone semplice.* Le conclusioni che abbiamo tratte sul movimento lungo la verticale del pallone, che chiameremo semplice per distinguerlo da quelli che verremo studiando in seguito, dimostrano come questo pallone sia tutt'altro che libero di muoversi a suo piacimento lungo la verticale stessa.

33). *Il palloncino compensatore.* Un grande perfezionamento fu apportato al pallone dal così detto palloncino compensatore. S'immagini che entro il grande involucro ve ne sia introdotto uno più piccolo, in modo da avere due involucri, uno dentro l'altro e che fra i due involucri si possa introdurre l'H e nel più piccolo aria.

Questo involucro più piccolo è quello che si chiama palloncino compensatore. Con questo sistema si viene ad ottenere un involucro a volume variabile e di fatto il volume dell'H. che vi si può introdurre varia da un massimo uguale alla capacità del grande involucro (quando il palloncino non contiene aria) ed un minimo uguale alla differenza della capacità dei due involucri (quando il palloncino è pieno d'aria).

Supponiamo per esempio che la capacità dell'involucro esterno sia di  $1000 \text{ m}^3$  e quella dell'interno di  $100 \text{ m}^3$ , noi potremo disporre per l'H di una capacità variabile fra i 1000 e i  $900 \text{ m}^3$ .



34). *Partenza col palloncino pieno d'aria.* Supponiamo, al solito, che il pallone pesi 550 Kg. e partiamo dal piano dei 10.000 col palloncino pieno d'aria e l'involucro pieno di H. Avremo 900 m<sup>3</sup> di H. che ci daranno una f.a. totale di Kg. 900 (vedi n. 17) ed una rottura di equilibrio di Kg. 990 - 550 = 440. Innalzandosi, il gas si espande ed aumenta di volume, invece di lasciarlo sfuggire noi possiamo fare uscire dell'aria dal palloncino per far posto all'accrescimento di volume dell'H. In questo caso il pallone funziona come un pallone flaccido che poco alla volta si riempie. Consideriamo nel momento in cui il palloncino è completamente vuoto e l'involucro grande completamente pieno di H. La f.a. totale e la rottura di equilibrio non sono variate, perché non variano nel pallone flaccido, e noi ci troveremo nelle identiche condizioni come se fossimo partiti col pallone completamente pieno ed il palloncino vuoto, non avremo fatto altro se non che risparmiare 100 m<sup>3</sup> di H. Il nostro pallone quindi, come si è visto (vedi n. 24), sale sino al piano dei 5000, dove troverà la sua posizione di equilibrio. Perciò:

a) A parità di altre condizioni un pallone può raggiungere la stessa posizione di equilibrio, parta col palloncino pieno oppure vuoto d'aria.

35). *Zona di equilibrio dei palloni a palloncino.* Supponiamo invece che iniziando, come abbiamo fatto, l'ascensione col palloncino pieno d'aria, invece di far uscire l'aria dal palloncino per far posto al dilatarsi dell'H., si lasci sfuggire l'H. eccedente. Allora il nostro pallone funziona come un pallone semplice di 900 m<sup>3</sup> di cubatura partente pieno, e quindi salirà fino a trovare la sua posizione di equilibrio, la quale si troverà certamente al di sotto del piano dei 5000, perché questa corrisponde alla posizione di equilibrio dello stesso pallone avente una cubatura di 1000 m<sup>3</sup>. Ecco dunque come con lo stesso pallone noi possiamo trovare due punti di equilibrio uno più alto ed uno più basso.

Ma se noi partiamo col palloncino d'aria incompletamente pieno troveremo un punto di equilibrio intermedio fra i due ora detti, e perciò:

b) Un pallone provvisto di palloncino può trovare il suo punto di equilibrio in una zona verticale il cui punto più alto è dato dalla posizione di equilibrio spettante al pallone completamente pieno di H., ed il punto più basso dalla posizione di equilibrio spettante al pallone con palloncino pieno d'aria.

36). *Caratteristiche dei movimenti del pallone a palloncino entro la sua zona di equilibrio.* Un pallone con palloncino che, trovandosi nel punto più basso della sua zona di equilibrio, voglia portarsi nel punto più alto della medesima, non ha che da gettare una piccola quantità di zavorra per produrre una leggera rottura di equilibrio per iniziare l'ascesa, e quindi lasciare sfuggire l'aria dal palloncino in modo da funzionare come un pallone flaccido, arrestandosi quando il palloncino d'aria è vuoto.

Analogamente agirà per portarsi da un punto qualunque ad un altro punto qualunque della sua zona di equilibrio. E poiché la somma dei volumi dell'H. e dell'aria rimane costante, l'involucro esterno rimane teso durante tutti questi movimenti. E perciò:

c) I movimenti di un pallone a palloncino lungo la verticale, nel tratto compreso nella sua zona di equilibrio, si eseguono con tutta facilità e col minimo consumo di zavorra e di gas.

d) Durante questi movimenti l'involucro esterno rimane teso.

37). *Caratteristica dei movimenti del pallone a palloncino al disotto della sua zona di equilibrio.* Poiché nel punto più basso della zona di equilibrio il palloncino è pieno d'aria, se il pallone discende ancora non si avrà più il mezzo di compensare il conseguente contrarsi dell'H. e perciò al disotto della sua zona di equilibrio il pallone diventa flaccido e funziona come un pallone semplice flaccido.

e) Un pallone o palloncino al disotto della sua zona di equilibrio diventa flaccido e si comporta come un pallone semplice.

38). *Ampiezza della zona di equilibrio.* Dalla conseguenza b) del n. 35 deriva chiaramente che l'ampiezza della zona di equilibrio dipende dal volume del palloncino rispetto al volume del pallone.

39). *Vantaggi del pallone a palloncino.* Abbiamo visto che per il pallone semplice è una necessità (vedi n. 30 lettera 1) navigare nella posizione di equilibrio del pallone pieno, che questa posizione è molto instabile e va man mano innalzandosi. Il percorso del pallone semplice è quindi quasi determinato e perciò questo pallone non può andare a ricercare il vento favorevole né più in alto né più in basso se non esponendosi ad abbreviare di molto la durata della sua ascensione. Invece col

pallone a palloncino, potendosi trovare l'equilibrio in una zona verticale di una certa ampiezza, entro questa zona l'aereonauta può scegliere l'altezza più conveniente.

Un altro vantaggio è dato, e ne vedremo la capitale importanza, dal fatto di potere, entro la zona di equilibrio, mantenere teso l'involucro esterno.

40). *Sollevamento della zona di equilibrio dei palloni a palloncino.* La zona di equilibrio di un pallone a palloncino è limitata, in basso, dalla posizione di equilibrio di un pallone semplice avente una cubatura uguale a quella dell'involucro esterno del pallone a palloncino, meno la cubatura del palloncino (vedi n. 35 lettera b) ed in alto dalla posizione di equilibrio di un pallone semplice avente una cubatura uguale a quella dell'involucro esterno del pallone a palloncino. Siccome (vedi n. 29 lett. h) durante un'ascensione la posizione di equilibrio di un pallone semplice va innalzandosi, così andrà innalzandosi anche la zona di equilibrio dei palloni a palloncino.

41). *Massima altezza che può raggiungere il limite inferiore della zona di equilibrio di un pallone a palloncino.* È data, naturalmente, dalla massima altezza alla quale può ascendere il pallone col palloncino pieno d'aria e quando il peso solido del pallone sia ridotto al minimo.

42). *Dirigibili.* I dirigibili sono palloni provvisti di mezzi speciali per muoversi entro l'aria, questi mezzi vedremo poi; per quanto riguarda i loro movimenti, in grande, nel senso verticale essi si comportano come i palloni già considerati

43). *Dirigibili rigidi e non rigidi.* Per esaminare questo loro comportamento è necessario che noi li classifichiamo in due tipi distinti e cioè in rigidi e non rigidi.

I rigidi (Zeppelin) sono costituiti da una carcassa esterna rigida di forma adatta, entro la quale sono collocati dei palloni ordinari i quali colla loro f.a. elevano la carcassa, e quanto alla medesima vi è unito.

I non rigidi, sono, invece, palloni ordinari, ma di forma speciale, adatta a vincere più facilmente la resistenza dell'aria nel senso orizzontale. Per questo, siccome l'involucro contenente il gas, costituisce la parete esterna la quale non deve deformarsi, sia per conservare la dirigibilità sia per la sicurezza dell'apparecchio, è condizione necessaria quella

di poter sempre mantenere teso detto involucro. Nei dirigibili rigidi, poiché la forma esterna è data da una carcassa indipendente, poco importa che i palloni interni si inflaccidiscano entro certi limiti.

44). *Dirigibili non rigidi.* È per essi condizione essenziale che conservino l'involucro sempre teso e perciò:

a) I dirigibili non rigidi debbono essere costituiti da palloni con palloncino.

b) I dirigibili non rigidi debbono sempre navigare nella propria zona di equilibrio.

45). *Limite inferiore della zona di equilibrio dei dirigibili non rigidi.* Poiché i dirigibili non rigidi debbono conservare l'involucro sempre teso, e cioè anche quando toccano terra alla minima quota, così è necessario che il limite inferiore della loro zona di equilibrio non oltrepassi mai la quota zero, quindi:

c) Il limite inferiore della zona di equilibrio dei dirigibili non rigidi non deve mai superare la quota zero.

46). *Come si soddisfa alla condizione di avere sempre il pallone teso.* Il n. 41 ci ha detto che la massima altezza che può raggiungere il limite inferiore della zona di equilibrio di un pallone con palloncino è data dalla massima altezza alla quale il pallone, col palloncino pieno di aria, può ascendere quando il peso del pallone sia ridotto al minimo. Nel caso del dirigibile non rigido questa massima altezza deve essere zero e perciò:

d) Il dirigibile, scaricato di tutti i pesi di cui è possibile scaricarlo, rimanendo in aria col palloncino pieno di aria e l'involucro pieno di H., deve trovarsi in equilibrio sul livello del mare e cioè deve presentare una f.a. totale uguale a questo suo minimo peso.

47). *Carichi di cui si può alleggerire il dirigibile senza toccar terra.* Questi carichi sono:

I. La zavorra propriamente detta.

II. I materiali di consumo del motore.

III. I proiettili che possono formare il munizionamento del dirigibile.

IV. Tutti quegli altri oggetti che non sono indispensabili alla immediata sicurezza degli aereonauti (parti di motore, strumenti, vettovaglie, abiti, ecc.). Naturalmente i carichi formanti questa ultima categoria non si gettano che in caso di pericolo e perciò non vanno considerati nel caso normale. È

quindi necessario (vedi n. 46) che al livello del mare, col palloncino pieno d'aria, la f.a. totale uguagli il peso totale del dirigibile meno la zavorra, i materiali di consumo del motore ed i proiettili.

48). *Limite superiore della zona di equilibrio di un dirigibile.* Sarà naturalmente dato dall'altezza alla quale il dirigibile, scaricato di tutta la zavorra, di tutti i materiali di consumo del motore e di tutti i proiettili, può giungere partendo dal livello del mare col palloncino vuoto d'aria. Quale sarà la f.a. totale del dirigibile in queste condizioni? Quella fornita dal volume di H. contenuta nell'involucro. Quale la sua rottura di equilibrio? Quella fornita da un volume di H pari alla capacità del palloncino d'aria. E di fatto, quando questo era pieno d'aria la rottura di equilibrio era zero, sostituendo all'aria l'H. tutta la f.a. di questo H, diventerà rottura di equilibrio e perciò:

e) La massima rottura di equilibrio nel livello del mare per un dirigibile è data dalla f.a. dell'H. che il palloncino potrebbe contenere.

Alla massima rottura di equilibrio corrisponde la massima altezza alla quale può salire un pallone e perciò (vedi n. 31) se la rottura di equilibrio è 1/10, 2/10, 3/10, 5/10, 9/10 della f.a. totale, e nel nostro caso, se il volume del palloncino è di 1/10, 2/10, 3/10, 5/10, 9/10 del volume dell'involucro esterno il dirigibile potrà portarsi ad una altezza massima di 800, 1800, 2900, 5500, 18.400 metri. Quindi:

f) L'altezza massima alla quale può giungere un dirigibile non rigido dipende dal rapporto fra il volume del palloncino d'aria ed il volume dell'involucro esterno, ed è tanto più grande, quanto più grande è questo rapporto.

49). *Peso massimo dei materiali gettabili.* Il peso massimo dei materiali gettabili (zavorra, materiali di consumo e proiettili) è quello che a palloncino d'aria vuoto mantiene il dirigibile in equilibrio sul livello del mare, e questo è il massimo perché non appena questo peso si diminuisca il pallone sale sopra il livello del mare. Il dirigibile è in equilibrio su livello del mare quando ha il palloncino pieno d'aria ed è liberato da tutti i pesi gettabili: lo è ancora quando il palloncino è vuoto d'aria ed è carico di tutti i pesi gettabili e perciò la somma di questi deve uguagliare la differenza di f.a.; deve essere cioè uguale alla f.a. dell'H. che il palloncino potrebbe contenere, e cioè:

g) Il peso massimo dei materiali gettabili eguaglia

la f.a. dell'H. che potrebbe contenere il palloncino sul livello del mare.

50). *Conseguenza del superare l'altezza massima della zona di equilibrio.* In caso di pericolo si può alleggerire il dirigibile anche dei materiali gettabili accennati nella IV<sup>a</sup> categoria del n. 47 ed allora si viene a superare la massima altezza normale consentita dal dirigibile. In questo caso avviene che si perde più H. di quanto il palloncino d'aria sia capace di compensare e non si può scendere fino al livello del mare coll'involucro teso. Per sfuggire ad un pericolo si cade in un altro, il quale si può evitare solo se la quota del punto di atterraggio ha un conveniente valore sul livello del mare. Allo scopo di evitare questo secondo pericolo si può dare al palloncino una capacità più grande di quella normalmente necessaria.

51). *Convenienza che il peso massimo dei materiali gettabili sia grande.* Il peso disponibile per la zavorra (necessaria alla manovra), per i materiali di consumo del motore (necessari per avere un largo raggio di azione) e per i proiettili (necessari per offendere) rappresenta una caratteristica essenziale del dirigibile ed è perciò bene che questo peso sia il più grande possibile e di conseguenza (vedi n. 49 lettera g) che il palloncino d'aria sia pure il più grande possibile.

52). *Convenienza che l'involucro esterno presenti il volume minimo rispetto al palloncino.* Nasce di conseguenza dalla conclusione f del n. 48.

Quindi: palloncino compensatore molto grande ed involucro esterno molto piccolo.

Ma noi sappiamo che l'H. che può riempire la differenza dei volumi dell'involucro esterno e del palloncino (vedi n. 46) deve colla sua f.a. fare equilibrio al peso del dirigibile scaricato di tutti i materiali gettabili. Ora questo peso comprende quello degli involucri, della navicella, dei motori, degli apparecchi, del personale, ecc., è quindi in generale più grande di quello dei materiali gettabili e quindi la proporzione fra la capacità dell'involucro esterno e quello del palloncino è una frazione che in pratica non supera 1/10, 3/10 e corrispondentemente il rapporto fra il peso dei materiali gettabili e quello del peso totale del dirigibile è pure compreso fra 1/10 e 3/10 e perciò le altezze massime raggiungibili da un dirigibile sono comprese fra 800 e 2900 metri.



53). *Relazioni fra i pesi dei materiali gittabili.* Per ogni dato dirigibile il peso complessivo dei materiali gittabili è determinato, ma questo peso è la somma di pesi di materiali diversissimi che sta a noi di determinare alla sola condizione che la loro somma sia quella data. I materiali gittabili sono la zavorra, i materiali di consumo del motore, i proiettili. Più grande sarà la zavorra, più facilmente e più lungamente potremo manovrare, più saranno i materiali di consumo del motore e più lungo tempo potremo viaggiare, più grande sarà il peso dei proiettili e maggiore efficacia offensiva avremo. Appena noi diminuiamo il peso d'una di queste tre parti dei materiali gittabili per accrescerne un'altra, immediatamente veniamo a perdere da una parte quello che guadagniamo dall'altra. Bisogna dunque scegliere una giusta proporzione.

54). *Caratteristiche della marcia di un dirigibile verso il nemico a scopo offensivo.* Poiché si dice che i dirigibili militari saranno destinati a scopi offensivi è utile esaminare come un dirigibile sarà costretto a comportarsi nella sua marcia verso il nemico. Premettiamo che, naturalmente, questo periodo del suo viaggio è quello che presenta i maggiori pericoli perché è quello che il nemico cercherà di ostacolare coi mezzi di cui dispone, e che quindi in questo periodo del viaggio il dirigibile dovrebbe viaggiare alle più grandi altezze consentitegli.

Dovendo il dirigibile portarsi ad offendere il nemico è necessario:

- a) che giunga nelle vicinanze del nemico con tutti i suoi mezzi d'offesa (proiettili);
- b) che eseguita l'azione offensiva possa ritornare indietro (abbia ancora zavorra e materiali di consumo del motore).

E perciò il dirigibile marciando verso il nemico dovrà navigare all'altezza consentitagli dalla rottura d'equilibrio che può ottenere gittando solo una parte della zavorra, solo una parte del materiale di consumo del motore, nessun proiettile.

Ora questa altezza è di molto inferiore alla massima concessagli.

Per fare un esempio grossolano, supponiamo di prendere un dirigibile nel quale il rapporto fra il peso dei materiali gittabili ed il peso totale sia  $3/10$  (una delle migliori condizioni, vedi numero 52). Il pallone potrà dunque salire fino a 2900 metri (liberandosi di tutto il materiale gittabile). Supponiamo che il peso gittabile sia di Kg. 3000 (il che esigerebbe un involucro esterno di circa 9000 metri

cubi) e che questi 3000 Kg. siano costituiti da 1000 Kg. di zavorra, 1000 Kg. di materiali consumabili dal motore e 1000 Kg. di proiettili.

Immaginiamo ora che questo dirigibile debba compiere una azione offensiva. Esso dovrà portarsi sul nemico, recando con sé i 1000 Kg. di proiettili e la metà della zavorra (500 Kg.) e la metà dei materiali consumabili dal motore (500 Kg.). Dovrà dunque marciare sul nemico alleggerendosi solo di 1000 Kg. e cioè non superando la quota di 800 metri.

Arrivato sul nemico getterà o lancerà i proiettili alleggerendosi di altri 1000 Kg. e si potrà quindi innalzare fino a 1800 metri.

Tornando indietro, consumerà ancora zavorra e materiali di consumo del motore finché, giunto sul punto di atterraggio, potrà elevarsi anche fino a 2900 metri.

Ma il ritorno è meno importante dell'andata poiché il ritorno ha unicamente lo scopo negativo di sfuggire alle offese nemiche, mentre l'andata ha lo scopo positivo di offendere il nemico ed è appunto nell'andata che si è obbligati ad esporsi maggiormente per la necessità di rimanere in una zona relativamente bassa.

55). *Dominio sulla verticale.* Un dirigibile che abbia raggiunto una certa altezza può muoversi lungo la verticale, senza superare l'altezza raggiunta con un minimo dispendio di gas e di zavorra (vedi n. 39). Questo fatto induce a credere che il dirigibile abbia, rispetto al movimento sulla verticale, un grande vantaggio sull'aereo. In senso generale questo può esser vero, non lo è più quando si consideri un aereo contro un dirigibile in lotta.

Supponiamo di fatto che un dirigibile sia in marcia con intenzioni offensive contro un determinato obiettivo. Tale dirigibile è, come si è detto, costretto dalla forza stessa delle cose a navigare in una zona relativamente bassa e, poiché va incontro al nemico ed alle offese che questo può portargli è naturale che il dirigibile navighi alla maggiore altezza concessagli. Ad un certo punto sopravviene un aereo nemico. Possono darsi due casi: o l'aereo è più in basso o è più in alto del dirigibile. Se è più in basso, naturalmente il dirigibile possiede già il dominio sulla verticale, ma se è più in alto il dirigibile deve innalzarsi. Ma poiché esso si trova già al limite superiore della sua zona di equilibrio per innalzarsi dovrà alleggerirsi convenientemente ed ogni alleggerimento costa



caro perché diminuisce o il raggio di azione o la potenza offensiva.

Ritorniamo, per meglio chiarire questo punto, al dirigibile che abbiamo considerato al n. 54. Supponiamo che questo dirigibile sia giunto regolarmente fino quasi sul nemico, ad una altezza di 800 metri essendosi alleggerito di 1000 Kg., fra zavorra e materiali di consumo del motore. A questo punto, sopraggiunge un aereo nemico a 1000 metri. Il dirigibile è costretto ad innalzarsi alleggerendosi di qualche peso: gettando zavorra e materiali di consumo, gettando proiettili a casaccio indebolisce la sua forza offensiva. Ma occorre decidersi, qualche cosa viene gettata e il dirigibile s'innalza a 1200 metri.

Ma l'aereo nemico sale a 1600. Occorre salire ancora e si getta giù ancora dei pesi gittabili finché si sale a 1800; non si possono avere ora che 1000 Kg. ancora di peso gittabile, i quali saranno nella massima parte costituiti da zavorra e materiali consumabili dal motore, quasi tutti i proiettili saranno stati buttati, la missione offensiva non è più attuabile. Ma l'aereo si alza fino a 2600 metri, occorre salire ancora, si butti tutto quello che è disponibile e si salga il più che si può. Si sale infatti fino a 2900, ma non si ha più zavorra, più benzina, più proiettili, il dirigibile non è più dirigibile, e non può che scendere a terra nel punto che il destino gli serba.

Ecco dunque come, semplicemente per acquistare il dominio sulla verticale, il dirigibile può perdersi. E non si dica che l'esempio non calza, se finora pochi aerei sono saliti a 2600 metri, nessun dirigibile ha raggiunto la stessa quota.

Quindi è bensì vero che il dirigibile può muoversi facilmente lungo la verticale, entro certi limiti, e può muoversi più facilmente dell'aereo, ma questa proprietà, militarmente parlando, non rappresenta un vero vantaggio; militarmente parlando il vantaggio è per il mezzo che può raggiungere la maggiore altezza senza perdere le sue qualità offensive. E per il dirigibile di tipo non rigido possiamo concludere:

*Un dirigibile che marci a scopo offensivo contro il nemico è costretto a navigare in una zona relativamente bassa rispetto all'altezza massima che può raggiungere; se durante questa marcia è costretto da azioni nemiche ad innalzarsi maggiormente, questo innalzamento va tutto a scapito della sua potenzialità; se è costretto ad innalzarsi fino al punto massimo che può raggiungere, il dirigibile è perduto.*

56). *Dirigibili rigidi.* Come si è visto (n. 43) nei dirigibili a tipo rigido è superfluo impiegare palloni a palloncino. Essi, rispetto alla verticale, funzionano con palloni semplici e perciò:

a) L'altezza massima che può raggiungere un dirigibile rigido dipende dal rapporto fra il peso gittabile (zavorra, materiale di consumo del motore, proiettili) ed il peso totale del pallone. Occorre osservare che per tali dirigibili dato il grande peso della carcassa rigida esterna ne rimane sempre poco disponibile per il peso gittabile, per cui l'altezza massima raggiungibile è molto minore di quella massima raggiungibile dai dirigibili non rigidi di uguale cubatura.

b) I dirigibili rigidi funzionando come palloni semplici si può ad essi adattare la conclusione tratta al n. 32.

c) Ad essi si può pure adattare la conclusione tratta al n. 55 per i dirigibili non rigidi tenendo presente che a parità di cubatura i dirigibili rigidi dovranno navigare in zone più basse che non i rigidi.

57). *Generalità delle conclusioni tratte.* Le conclusioni tratte fino ad ora sono d'indole generale e perciò esse si applicano a qualunque dirigibile esistente od a venire, sino a quando non venga a mutarsi l'essenza stessa della loro costruzione.

58). *Sostentazione dinamica.* Per attuare la sostentazione dinamica, mediante la spesa di una energia, si produce una forza uguale e contraria al peso del corpo che si tratta di sostentare.

59). *Aggrappamento all'aria.* Per produrre questa forza, in un corpo immerso completamente nell'aria, non vi è altro mezzo se non quello di aggrapparsi, in certo qual modo, all'aria stessa. Questo aggrappamento ad un fluido leggero come è l'aria non sembra, a prima vista, molto facile, ma l'aria per quanto leggera e fluida, presenta una certa resistenza. Una piuma ed una palla di piombo non cadono colla stessa velocità perché un movimento nell'aria genera una forza contraria al movimento stesso.

60). *L'elica.* L'elica ad una pala non è in definitiva che un settore del verme di una grosse vite semplice.

Ora se noi facciamo ruotare una vite in una madre vite solita, ad ogni giro la vite avanza di una determinata quantità (del così detto passo della vite) perché la madre vite, essendo solida, non si deforma. Se

invece facciamo girare una vite, o meglio, un'elica in un mezzo fluido (acqua od aria) la vite avanza ancora ma non del passo della vite o dell'elica perché, essendo la madrevite fluida, essa si deforma.

Facendo dunque ruotare un'elica nell'aria si manifesta nell'elica una tendenza ad avanzare lungo il suo asse in una certa direzione; se noi vogliamo opporci a questa tendenza, in modo che l'elica non avanzi, è necessario che resistiamo mediante una forza. Perciò l'elica aggrappandosi all'aria produce una forza.

61). *Sostentazione dinamica pura.* Supponiamo di prendere un'elica e di disporla col suo asse verticale appoggiandola ad un supporto inferiore. Naturalmente tutto il peso dell'elica graverà sul supporto. Facciamo girare l'elica in modo conveniente in modo cioè che essa tenda ad innalzarsi. Verrà a prodursi una forza diretta verticalmente in alto. Supponiamo che ad un certo punto questa forza sia perfettamente uguale al peso dell'elica e del suo asse. In questo caso nessun peso graverà sul supporto inferiore che noi potremo togliere e perciò, dato che si verifichino queste condizioni, l'elica rimarrà, dinamicamente, sostenuta nell'aria, in perfetto equilibrio. Ed ecco attuata la sostentazione dinamica pura.

62). *Instabilità di tale sostentazione dinamica pura.* La condizione necessaria perché l'elica considerata si trovi in equilibrio è quella che vi sia perfetta eguaglianza fra la forza dinamica prodotta ed il peso. La minima differenza fra queste due quantità in un senso o nell'altro provoca l'ascesa o la discesa. Non vi è dunque alcuna stabilità di equilibrio.

63). *Pericolo imminente di caduta.* L'arresto o il rallentamento anche minimo del movimento dell'elica, una diminuzione anche piccola della forza verticale prodotta, provoca immediatamente la caduta violenta, poiché la gravità è sempre presente, sempre costante.

64). *Rendimento minimo del sistema.* Per muovere l'elica come si è detto è necessario consumare una energia trasformandola mediante un apposito motore in movimento. Per produrre una forza ascensionale dinamica occorre spendere una grande forza motrice: occorrono quindi motori potenti relativamente al loro peso e per quanto, oggi giorno,

esistano motori leggerissimi, pur tuttavia il peso utile innalzabile mediante questo sistema è minimo.

65). *Impraticità del sistema di sostentazione dinamica pura.* Data la instabilità dell'equilibrio del sistema di sostentazione dinamico puro, data la sua quasi nulla sicurezza (difetti questi che non potranno mai essere tolti), dato il suo minimo rendimento, questo sistema non è pratico e forse non lo diverrà mai. Considerato poi che l'elica è finora l'apparecchio di miglior rendimento, possiamo *a fortiori* applicare la conclusione ora tratta agli altri sistemi che, in luogo dell'elica impiegano altri mezzi meccanici per ottenere la sostentazione dinamica pura, o indipendente che dir si voglia.

66). *Sostentazione dinamica dipendente.* La sostentazione dinamica dicesi dipendente quando essa viene ottenuta non producendo direttamente la forza uguale ed opposta alla gravità. Un esempio classico della sostentazione dinamica dipendente ci viene fornito dal comune cervo volante, nel quale si scorge chiaramente come non si produce direttamente alcuna forza diretta verticalmente verso l'alto. Naturalmente, anche nel comune cervo volante questa forza uguale e contraria alla gravità si produce, ma indirettamente, dipendentemente.

67). *Concetto di relatività dei movimenti.* Prima di proseguire su questo argomento è bene chiarire questo concetto. Quando un corpo si muove in una certa direzione e con una certa velocità nell'aria ferma avvengono certi fenomeni i quali sono identici a quelli che si produrrebbero se il corpo rimanesse fermo e l'aria movesse nella direzione opposta ed alla stessa velocità. Per mantenere fermo un corpo immerso nell'aria che muove in una certa direzione e con una data velocità è necessaria la stessa forza che sarebbe necessaria applicare al corpo per farlo muovere, nell'aria ferma, in direzione opposta ed alla stessa velocità. Tutte le volte che noi dovremo considerare un corpo in movimento nell'aria potremo quindi immaginare o che il corpo sia fermo o che rispettivamente muova il corpo o l'aria.

68). *Apparecchio sperimentale dimostrativo.* Intesi su questo, fabbrichiamoci un piccolo apparecchio sperimentale e dimostrativo che ci sarà di grande utilità per comprendere la sostentazione dinamica

dipendente ed il modo di comportarsi dall'aeroplano. Si prenda un biglietto da visita, si traccino le due diagonali, il punto d'incontro delle medesime rappresenta all'ingrosso il centro di gravità del biglietto: presso i due angoli contigui di uno dei lati più corti del biglietto e molto vicino all'angolo, si faccia, per ogni angolo, un forellino con uno spillo. Si prenda un poco di filo, lungo trenta o quaranta centimetri, si infili in uno dei forellini, lo si faccia passare per l'altro, e si faccia scorrere il biglietto a metà circa della lunghezza del filo. L'apparecchio è costituito.

69). *Come il movimento orizzontale di un piano inclinato produca una forza diretta virtualmente in alto.* Si prenda il filo, una estremità per mano, e lo si tenda orizzontalmente; il biglietto da visita si dispone verticalmente. Sempre così tenendolo, si porti il biglietto dinanzi alla bocca e si soffi; il biglietto assumerà una posizione più o meno inclinata. Il suo centro di gravità si è spostato in alto e si sostiene in questa posizione, deve dunque, necessariamente, prodursi una forza verticale e diretta verso l'alto.

Per il concetto della relatività dei movimenti lo stesso fenomeno deve avvenire se, invece di tener fermo il biglietto, soffiandovi sopra con una certa forza, facessimo muovere il biglietto orizzontalmente e nel senso opposto al soffio e colla stessa velocità del soffio. Per cui:

a) Muovendo orizzontalmente nell'aria una superficie inclinata si viene a produrre una forza verticale e nel senso contrario alla gravità, forza che è applicata alla superficie che muove.

70). *Relazione fra la velocità del movimento, l'inclinazione del piano e la forza prodotta.* Continuando nel nostro semplice esperimento noi possiamo osservare che soffiando più o meno forte (e cioè producendo un movimento d'aria più o meno veloce) il biglietto si inclina diversamente, e più precisamente che il biglietto tende a portarsi tanto più prossimo alla posizione orizzontale quanto più forte soffiando. Poiché il peso del biglietto non varia, non varia la forza virtuale prodotta nel senso contrario alla gravità. Tenendo presente questo e ricordando il concetto della relatività dei movimenti possiamo concludere:

b) Quanto più velocemente si muove nell'aria e nel senso orizzontale un piano inclinato, tanto minore è l'inclinazione necessaria per ottenere la produzione della stessa forza virtuale contraria alla gravità.

71). *Come, mediante una sola forza diretta nel senso orizzontale, si può, nell'aria, muovere e sostenere un piano.* Proseguiamo nel nostro studio sperimentale. Invece di tenere teso fra le due mani il filo che sostiene il nostro biglietto da visita, allentiamolo un poco e soffiando di nuovo. Con un poco di pazienza otterremo che, sotto un soffio alquanto regolare, il biglietto assuma la solita posizione inclinata, non solo, ma che tutto il biglietto si sollevi, in modo che i due tratti di filo che lo uniscono alle nostre mani diventino orizzontali. Ricordiamoci del concetto di relatività dei movimenti, e cioè che per mantenere fermo un corpo immerso nell'aria che muove in una certa direzione e con una stessa velocità è necessaria la stessa forza che sarebbe necessaria applicare al corpo per farlo muovere nell'aria ferma, in direzione opposta ed alla stessa velocità. Per mantenere fermo il biglietto sotto il nostro solido noi dobbiamo resistere con la tensione dei fili che lo uniscono alla nostra mano, questa tensione è orizzontale e rappresenta, quindi, una forza orizzontalmente diretta. Perciò, se noi potessimo applicare al nostro biglietto una forza uguale a questa tensione, il biglietto muoverebbe orizzontalmente nell'aria ferma alla stessa velocità del nostro soffio ed in senso contrario al soffio stesso. Quindi:

c) Mediante l'applicazione di una sola forza diretta nel senso orizzontale, si può far muovere orizzontalmente e ad una data velocità nell'aria un piano inclinato convenientemente.

Poiché il piano muove orizzontalmente l'effetto della gravità deve annullarsi, ne consegue, quindi, che il piano è sostenuto dinamicamente in virtù del suo movimento di traslazione, cioè dipendentemente.

72). *Ascesa e discesa nella sustentazione dinamica dipendente.* Supponiamo di avere un piano presentante una certa inclinazione sull'orizzonte al quale sia applicata una forza conveniente perché il piano muova orizzontalmente. Vorrà dire che si forma una forza uguale e contraria al peso del piano poiché questo non è sollecitato né a salire né a scendere. Ad un certo punto, tutto rimanendo invariato, la forza si accresce. Conseguentemente si accresce la velocità ed allora, per quanto si conclude alla lettera b del n. 70, poiché l'inclinazione non è variata, aumenta la forza che si produce in senso contrario alla gravità e quindi il piano è sollecitato a salire. Se invece ad un certo punto, tutto rimanendo invariato, la forza diminui-



sce, il piano è sollecitato a scendere. E perciò:  
d) Allorché un piano inclinato sull'orizzonte sollecitato da una forza orizzontale muove orizzontalmente, se questa forza orizzontale cresce, il piano si eleva, se diminuisce, il piano si abbassa, ma tanto nell'uno quanto nell'altro caso il movimento si effettua lungo una linea inclinata sull'orizzonte, non mai verticalmente.

73). *L'aereoplano*. Le poche cognizioni che abbiamo così ottenuto sul movimento orizzontale nell'aria di un piano inclinato ci sono sufficienti per spiegarci, ad un dipresso, il funzionamento degli aereoplani.

Gli aereoplani, qualunque sia la loro forma, sono, in definitiva, costituiti da un piano il quale, sotto l'azione di una forza, si muove nell'aria con una certa inclinazione sulla direzione del movimento, e cioè incontrando l'aria con un certo angolo.

Dato il peso dell'aereoplano, la superficie delle sue ali, l'inclinazione di queste sulla direzione del movimento ad una determinata velocità, l'aereoplano muove orizzontalmente. Se si accresce la forza propellente l'aereoplano sale, se si diminuisce discende.

Nell'aereoplano dunque la sustentazione dipende dal movimento di traslazione, per cui:

a) L'aereoplano non può spiccare il suo volo da fermo, gli occorre, prima di sollevarsi, di acquistare una certa velocità appoggiando sulla superficie terrestre.

b) L'aereoplano non può arrestarsi nell'aria.

74). *Il volo «plané»*. Il piano che muove nell'aria con una certa inclinazione sulla direzione del movimento è dunque sostenuto dalla reazione dell'aria che incontra il piano secondo quella certa inclinazione. Supponiamo ora che, essendo un aereoplano in movimento orizzontale nell'aria, venga ad un tratto a mancare la forza propellente, si arresti cioè il motore

Allora la velocità dell'aereoplano viene a diminuire e contemporaneamente diminuisce la sustentazione dinamica, perciò la direzione del moto, da orizzontale che era, si inclina verso terra.

Se il piano mantiene la sua posizione avviene che cresce l'angolo col quale il piano incontra l'aria, ma questo angolo può essere regolato dall'aviatore il quale inizia, per scendere, il volo «plané». Il volo non è più orizzontale ma inclinato ed una certa sustentazione si mantiene. Così discendendo, sotto l'azione della gravità la velocità cresce per cui se

l'aviatore non provvede in tempo l'aereoplano viene ad incontrare il suolo sotto un angolo acuto ma con grande velocità. Ma l'aviatore ha il mezzo di evitare questo fatto, facendo, a tempo opportuno, cambiare l'angolo d'incontro dei filetti d'aria col suo piano e cioè aumentando quell'angolo. Così facendo viene a presentare all'aria una resistenza maggiore ed accresce in questo modo la forza di sustentazione, ciò che modifica la sua direzione e può perfino risollevarlo di qualche poco l'aereoplano rallentando la sua velocità, per poi riprendere nuovamente la discesa. Se questa manovra è fatta vicino a terra si può giungere a toccar terra con una velocità abbastanza limitata per escludere qualsiasi pericolo. Naturalmente poiché non è possibile giungere a terra con velocità zero è necessario che il luogo di atterraggio consenta di smorzare la velocità residua mediante un certo percorso sul terreno. E cioè:

c) L'arresto subitaneo del motore non implica la caduta necessaria dell'aereoplano il quale, col motore fermo, è costretto a scendere, ma può toccar terra con una velocità limitata.

d) Un aereoplano col motore fermo scende a terra secondo una data inclinazione, e poiché l'aereoplano può dirigersi, può scegliersi il suo punto di atterraggio in una zona tanto più grande quanto più elevato è il punto dal quale inizia la discesa.

75). *Variazioni nella direzione e nella intensità del vento*. Quando non vi è vento, ossia quando l'aria è perfettamente tranquilla, oppure quando vi è un vento costante in direzione ed in intensità, la sustentazione di un aereoplano non corre pericolo, poiché tanto nell'uno che nell'altro caso, potendo noi considerare l'aria ferma e mobile l'aereoplano con una velocità costante, la forza di sustentazione non varia. Ma se il vento è instabile noi possiamo ancora considerare l'aria ferma ma dobbiamo immaginare che l'aereoplano muova con velocità variabili e cioè che la forza sustentatrice prodotta sia pur essa variabile il che produce una mancanza assoluta di equilibrio nel senso verticale che obbliga l'aviatore ad una continua manovra la quale riesce solo se le variazioni non sono troppo improvvise e troppo grandi.

76). *Vantaggi del sistema statico dipendente su quello indipendente*. Il sistema statico dipendente ha un rendimento enormemente superiore a quello indipendente, e cioè colla stessa forza si possono col sistema dell'aereoplano sollevare nell'aria pesi



che non si potrebbero sollevare col sistema statico indipendente

Una volta, quando si credeva che gli animali volanti si elevassero nell'aria col sistema statico indipendente fu dimostrato, matematicamente, che essi dovevano possedere una forza enorme, tanto enorme che la conclusione teorica più semplice risultava essere quella che gli uccelli non dovevano poter volare; la teoria scientifica poté ammettere il volo degli uccelli solo quando giunse a considerare la sustentazione statica dipendente.

77). *Limitazione pratica della portata degli aereoplani.* Teoricamente noi possiamo immaginare un aereo comunque grande, poiché teoricamente non esistono limiti né alla potenza di propulsione, né alla superficie alare, né alla velocità di traslazione.

Praticamente invece da tutte le parti questi limiti ci circondano e, se pure noi possiamo pensare che i futuri perfezionamenti li possano alquanto allontanare, non possiamo pensare che li possano allontanare di molto.

L'aereo avrà quindi sempre una limitata portata di un ordine di grandezza non molto dissimile dall'attuale.

## PARTE SECONDA

### IL MOVIMENTO NELL'ARIA

78). *Il movimento nell'aria.* Abbiamo visto come noi possiamo sempre considerare l'aria perfettamente immobile, e mobile, invece, il corpo che si muove entro l'aria. Questo naturalmente quando noi facciamo astrazione dalla superficie della terra, e, per ora, possiamo farne astrazione poiché dobbiamo unicamente considerare il movimento dei mezzi aerei nel loro elemento.

79). *Il pallone nell'aria immobile.* Supponiamo un pallone in equilibrio nell'aria immobile. Nessuna forza lo sollecita a scendere né a salire, nessuna forza lo sollecita né verso destra né verso sinistra, e perciò il pallone resta immobile nell'aria immobile.

80). *Spostamento del pallone nell'aria.* Volendo spostare il pallone nell'aria non vi è che un solo ed unico mezzo, quello cioè di applicargli una

forza capace di farlo muovere in una data direzione. Siccome il pallone si trova in perfetto equilibrio la minima forza che gli venga applicata produce uno spostamento nell'aria. Noi per ora considereremo solo spostamenti nel senso orizzontale.

81). *Movimento orizzontale del pallone nell'aria.* Per muovere dunque un pallone orizzontalmente nell'aria è necessario e sufficiente applicargli una forza in un punto ed in una direzione conveniente. Qualunque sia la forza, il pallone potrà, più o meno velocemente, trasportarsi, orizzontalmente, da un punto qualunque ad un altro punto qualunque dell'atmosfera.

82). *Impossibilità di spostare il pallone con mezzi statici.* Abbiamo visto la necessità, per ottenere lo spostamento, dell'impiego di una forza; di conseguenza senza l'impiego di una forza il pallone non può spostarsi. Di qui la inutilità dei mezzi statici, che alcuni tentarono, come vele e timoni. Questi tentativi nacquero da un erroneo paragone fra la navigazione aerea e quella marittima. Una barca galleggia sull'acqua mentre il pallone è immerso nell'aria. Non vi è quindi assolutamente alcuna somiglianza fra i due tipi di navigazione, mentre la somiglianza esiste se si paragona la navigazione aerea con quella sottomarina.

83). *Produzione della forza di spostamento.* Si tratta anche qui di produrre una forza in un mezzo completamente immerso nell'aria. Non vi è altro se non che aggrapparsi all'aria stessa. E questa forza si ottiene appunto mettendo in movimento una o più eliche.

84). *Velocità e resistenza.* Supponiamo di avere applicato ad un pallone mediante un'elica, una certa forza per la quale il pallone si metta in moto nell'aria colla velocità di un metro al minuto secondo. In virtù della legge d'inerzia, la quale dice che un corpo in movimento non modifica, il suo moto se non interviene una forza, noi potremo dire, visto che il pallone si mantiene ad una velocità costante di un metro al minuto secondo, che le forze che agiscono su di esso si fanno equilibrio. Queste forze, nel caso che consideriamo, sono due: una quella prodotta dall'elica, l'altra quella dovuta alla resistenza che incontra il pallone muovendosi nell'aria, queste due forze debbono dunque essere uguali e contrarie. Quindi:

a) Per far muovere nell'aria un pallone con una

certa velocità è necessario applicargli una forza uguale e contraria alla resistenza che l'aria presenta al pallone muoventesi a quella velocità.

85). *Variazione della resistenza rispetto alla velocità.* Chiamasi appunto resistenza del pallone la resistenza che l'aria gli presenta quando il pallone muove colla velocità di un metro al minuto secondo. Questa resistenza può misurarsi misurando appunto la forza che è necessario applicare al pallone per muoverlo colla velocità di un metro al minuto secondo. Ora questa resistenza varia al variare della velocità e si ammette che vari secondo i quadrati della velocità. Quindi se la resistenza di un pallone alla velocità di un metro al minuto secondo è uno, alla velocità di due metri è quattro, alla velocità di tre metri è nove e così di seguito. Di dove si vede che:

b) Per raddoppiare, triplicare, ecc., la velocità nell'aria di un pallone è necessario applicargli una forza, quattro, nove, ecc. volte più grande.

86). *Concetto di lavoro.* In meccanica si chiama *lavoro* il prodotto di una forza per una lunghezza e precisamente per lo spazio percorso dal centro d'applicazione della forza in direzione della forza stessa. Così il chilogrammetro è l'unità di lavoro (prodotto di una forza-chilogrammo per una lunghezza-metro) ed è il lavoro che è necessario sviluppare per sollevare di un metro un chilogrammo.

87). *Concetto di potenza.* In meccanica si chiama *potenza* la capacità di compiere un certo lavoro in un dato tempo. Così per esempio la potenza di un cavallo vapore è quella che è capace di sollevare di un metro 75 chilogrammi in un minuto secondo, oppure che è capace di sollevare di 75 metri, sempre in un minuto secondo, un chilogrammo. La potenza è quindi ancora il prodotto di una forza per uno spostamento, ma più precisamente per lo spostamento che viene eseguito in un minuto secondo. Ma lo spostamento che viene eseguito in un minuto secondo chiamasi velocità. Quindi la potenza (e cioè i chilogrammetri da svilupparsi per minuto secondo) è uguale alla forza applicata moltiplicata per la velocità del corpo.

88). *Variazione della potenza rispetto alla velocità.* Abbiamo visto (n. 85 lettera b) che per raddoppiare, triplicare ecc. la velocità nell'aria di un pallone è necessario applicargli una forza quattro, nove,

ecc. volte più grande. Vediamo ora come vari la potenza.

Supponiamo che applicando la forza uno la velocità sia uno, la potenza dovrà essere uno per uno, uguale uno.

Per ottenere la velocità due, la forza da applicarsi è quattro, la potenza dovrà essere due per quattro uguale otto.

Per ottenere la velocità tre, la forza da applicarsi è nove, la potenza dovrà essere tre per nove, uguale ventisette, ecc. Quindi:

c) la resistenza di un pallone cresce come il quadrato della sua velocità e la potenza motrice come il cubo della velocità stessa.

Se un motore di 100 HP fornisce ad un dirigibile la velocità di 30 km. all'ora, e se noi desideriamo, tutto rimanendo immutato, raggiungere la velocità di 100 km. all'ora dovremmo impiegare un motore di 800 HP.

89). *Altre cause che fanno variare la resistenza dei palloni.* Finora non abbiamo considerato che la velocità supponendo di avere sempre lo stesso pallone; ma si comprende come la resistenza debba variare anche a seconda della *forma* e delle *dimensioni* del pallone.

90). *Forma dei palloni dirigibili.* La parte del pallone che incontra una maggiore resistenza, muovendosi nell'aria è naturalmente l'involucro che ha lo scopo di contenere il gas capace di fornire la forza ascensionale. Nei palloni non dirigibili la forma più conveniente per l'involucro è la forma sferica, la quale possiede il grande vantaggio di presentare il massimo volume colla minima superficie. Ma nei palloni dirigibili il problema che si presenta è tutt'altro. Nei dirigibili il problema è questo: dare ad un certo volume quella forma che, compatibilmente con altre esigenze, sia la più facilmente penetrabile nell'aria. Di qui le forme a sigaro, a fuso, a pesce, ecc., più o meno allungate.

91). *Dimensioni.* Si comprende come due dirigibili dell'identica forma ma di dimensioni differenti presentino resistenza diversa, e come questa resistenza sia più grande per il dirigibile che ha dimensioni maggiori. Può ammettersi, senza tema di errare grandemente, che, in dirigibili simili, la resistenza vari come varia la superficie della sezione maestra.

92). *Espressione della resistenza di un dirigibile*

ad una certa velocità. Sappiamo che è proporzionale al quadrato della velocità ed alla sezione maestra. La resistenza sarà dunque data dal prodotto della superficie della sezione maestra per il quadrato della velocità moltiplicato per un coefficiente numerico dipendente dalla forma del dirigibile stesso.

93). *Espressione della potenza necessaria ad un dirigibile per ottenere una certa velocità.* Abbiamo visto (vedi n. 87) che la potenza si ottiene moltiplicando la forza per la velocità. Nel nostro caso, la forza da applicarsi è uguale alla resistenza e perciò la potenza deve essere uguale alla resistenza moltiplicata per la velocità. Nel n. 92 abbiamo visto la espressione della resistenza, basterà moltiplicare questa espressione per la velocità, avremo, dunque, che la potenza è data dal prodotto della superficie della sezione maestra per il cubo della velocità moltiplicato per un coefficiente numerico dipendente dalla forma del dirigibile, dal rendimento del motore, delle eliche ecc. ecc. E poiché questa espressione è di grande importanza, mi sia permesso fare uno strappo alle nostre convenzioni e scrivere algebricamente tale espressione:

$$P = C S V^3$$

nella quale:

P rappresenta la forza del motore in HP.

S la sezione maestra dell'involucro del dirigibile  
V la velocità del dirigibile.

C un coefficiente numerico che dipende dalla forma del dirigibile dal rendimento delle eliche ecc. ecc.

94). *Discussione della formola.* Si osserva che se noi manteniamo inalterato S (ossia la superficie della sezione maestra) e V (ossia la velocità) e facciamo diminuire il coefficiente C, diminuisce il valore del prodotto  $C S V^3$  e conseguentemente di P. Ossia, se noi diminuiamo il coefficiente C diminuisce la potenza necessaria del motore. Questo vuol dire che quanto più piccolo è C tanto migliore è il dirigibile.

95). *Portata dei perfezionamenti.* Supponiamo di prendere il più perfetto e più rapido dirigibile moderno e di scrivere per esso la formola

$$P = C S V^3$$

Naturalmente, poiché abbiamo ammesso che sia il più perfetto e più veloce, la potenza del motore sarà la massima possibile ed il coefficiente C il minimo.

Per ottenere la massima potenza del motore è necessario impiegare i motori più leggeri e concedere ad essi il più grande peso disponibile sul dirigibile.

Supponiamo ora che i perfezionamenti, che si possono apportare col tempo, giungano a ridurre C alla metà di quello che è oggi; a permettere l'impiego di motori pesanti solo la metà degli attuali ed a concedere ad essi il doppio del peso che oggi si concede loro.

In causa del dimezzamento del peso dei motori e del raddoppiamento del peso concesso ai motori si potrà disporre di una potenza quattro volte più grande e cioè di  $4 P$  invece che di  $P$ .

Invece di  $C$  avremo  $1/2 C$ .

La velocità invece di  $V$  sarà  $W$ .

Applichiamo le formole coi nuovi dati, avremo:

$$4 P = C/2 S W^3$$

e moltiplicando ambi i termini per 2:

$$8 P = C S W^3$$

La velocità del futuro dirigibile sarà dunque uguale alla velocità del dirigibile attuale, qualora a questo si dia una forza motrice otto volte maggiore ossia (vedi n. 88) la velocità del nuovo dirigibile verrà a raddoppiarsi.

96). *L'aereo in aria immobile.* Deve trovarsi naturalmente in movimento nell'aria e l'aria presenterà una certa resistenza al suo movimento. Poiché appunto l'aereo trae la sua forza sostentatrice dalla reazione dell'aria, ossia dalla resistenza della medesima, è chiaro come questa resistenza debba essere proporzionale alla forza sostentatrice, la quale, a sua volta, è proporzionale al peso dell'aereo.

97). *Resistenza di un aereo.* Può esprimersi, dunque, mediante il peso dell'aereo moltiplicato per un coefficiente dipendente dalla forma dell'aereo stesso. Questa resistenza risulta indipendente dalla velocità poiché appunto la velocità della traslazione è quella che producendo la reazione fornisce la sostentazione.

98). *Potenza necessaria all'aereo.* È data dalla resistenza moltiplicata per la velocità (vedi n. 87) e quindi la potenza necessaria per un aereo è data dal prodotto del suo peso per la sua velocità moltiplicato per un coefficiente che dipende dalla forma dell'aereo, dal rendimento delle eliche ecc. Ed anche qui, ricorrendo alla formola algebrica, potremo scrivere:



$$P = C p V.$$

In cui:

P rappresenta la potenza del motore.

p rappresenta il peso complessivo dell'aereo.

V rappresenta la velocità.

C è un coefficiente dipendente dalla costruzione dell'aereo.

98 [bis]). *Interpretazione della formola.* Ferme restando le altre condizioni e cioè il peso dell'aereo e la sua velocità, quanto più piccolo sarà il valore del coefficiente C tanto minore sarà la potenza motrice occorrente. Quindi il coefficiente C sarà tanto più piccolo quanto migliore sarà l'aereo.

Se moltiplichiamo per 2 ambo i termini della formola avremo

$$2 P = 2 C p V$$

che possiamo scrivere

$$2 P = C (2 p) V$$

oppure

$$2 P = C p (2 V)$$

le quali ci dicono che raddoppiando la potenza motrice possiamo elevare un aereo di peso doppio, oppure possiamo fornire l'aereo di una velocità doppia.

99). *Portata dei perfezionamenti.* Supponiamo, come abbiamo fatto per il dirigibile (vedi n. 95) di prendere il più perfetto e più rapido aereo moderno e di scrivere per esso la formola

$$P \approx C p V$$

Naturalmente, poiché abbiamo ammesso che sia il più perfetto ed il più veloce, la potenza del motore sarà la massima possibile ed il coefficiente C il minimo.

Per ottenere la massima potenza del motore è necessario impiegare i motori più leggeri e concedere ad essi il più grande peso disponibile sull'aereo.

Supponiamo ora che i perfezionamenti che si possano apportare col tempo giungano a ridurre C alla metà di quello che è oggi, a permettere l'impiego di motori pesanti solo la metà degli attuali, ed a concedere ad essi il doppio del peso che oggi si concede loro.

In causa del dimezzamento del peso dei motori e del raddoppiamento del peso concesso ai motori si potrà disporre di una potenza quattro volte più grande e cioè di 4 P invece che di P.

Invece di C avremo 1/2 C.

La velocità invece di V sarà W.

Applichiamo la formola coi nuovi dati avremo:

$$4 P = C/2 p W.$$

e moltiplicando per 2 ambo i termini

$$8 P = C p W.$$

La velocità del futuro aereo sarà dunque uguale alla velocità dell'aereo attuale qualora a questo si conceda una potenza motrice otto volte più grande, ossia (vedi n. 98) la velocità del nuovo aereo sarà otto volte più grande.

100). *Conclusione circa la portata dei possibili perfezionamenti sui due sistemi.* Nei precedenti numeri ho cercato di dare nel modo più semplice possibile un'idea circa tale portata. Ho dovuto ricorrere, mio malgrado e per non fare dei ragionamenti troppo complessi, a delle semplicissime formole le quali naturalmente lasciano qualche cosa a desiderare, ma che spero abbiano servito a fissare le idee.

Fissate queste idee io mi permetto di chiedere un poco di fede ai miei lettori, fede che sarà confortata da quello che ho detto in precedenza.

Noi abbiamo considerato cinque quantità:

- a) La velocità dell'aereo;
- b) Il peso dell'aereo;
- c) Il peso concesso all'apparecchio motore che è naturalmente una parte o frazione del peso dell'aereo;
- d) Il peso dei motori, ossia il peso di motore che fornisce l'unità di potenza e cioè il cavallo vapore;
- e) Il coefficiente C che rappresenta una caratteristica dell'apparecchio e che è tanto più piccolo quanto più l'apparecchio è perfezionato.

Queste cinque quantità sono nell'aereo e nel dirigibile collegate in modo che:

- a) Variando il peso dell'aereo, tenendo invariate tutte le altre:

*per l'aereo:* la velocità non varia;

*per il dirigibile:* la velocità cresce leggermente crescendo il peso (o volume dell'involucro) - per ottenere una velocità doppia occorrerebbe che il dirigibile diventasse 512 volte più grande.

(A questo proposito bisogna por mente che variando il peso dell'aereo varia il peso concesso all'apparecchio motore pur rimanendo costante la frazione del peso dell'aereo concesso all'apparecchio motore. Il dirigibile 512 volte più grande avrebbe un motore 512 volte più pesante e 512 volte più potente che gli fornirebbe una velocità doppia).

- b) Variando la frazione di peso dell'aereo concessa all'apparecchio motore.



*per l'aereo*plano: la velocità cresce nelle medesime proporzioni (se p.e. la frazione era  $1/16$  e diventa  $1/2$ , ossia 8 volte più grande la velocità dell'aereo-  
plano diventa otto volte più grande)

*per il dirigibile*: la velocità cresce come la radice cubica della frazione di peso (se p.e. la frazione era  $1/16$  e diventa  $1/2$ , ossia 8 volte più grande la velocità del dirigibile diventa due volte più grande).

c) Variando il peso unitario del motore (peso per HP del motore):

*per l'aereo*plano: la velocità cresce in proporzione inversa al peso unitario del motore (se p.e. il motore pesava 8 kg. per HP e viene a pesare 1 kg. per HP la velocità dell'aereo-  
plano diventa 8 volte più grande);

*per il dirigibile*: la velocità cresce in proporzione inversa alla radice cubica del peso unitario del motore (se p.e. il motore pesava 8 kg. per HP e viene a pesare 1 kg. per HP, la velocità del dirigibile diventa due volte più grande).

d) Variando il coefficiente C il quale come sappiamo dipende dalla forma dalla costruzione, dal rendimento delle eliche ecc.:

*per l'aereo*plano: la velocità cresce in ragione inversa al valore di C (se p.e. il coefficiente C dal valore 8 scende al valore 1, la velocità dell'aereo-  
plano diventa otto volte più grande);

*per il dirigibile*: la velocità cresce in ragione inversa alla radice cubica del valore C (se p.e. il coefficiente C dal valore di 8 scende al valore di 1, la velocità del dirigibile raddoppia).

Tutto questo dimostra chiaramente che l'aereo-  
plano è molto più sensibile ai perfezionamenti che non il dirigibile; mentre per questo i perfezionamenti procedono per una scala che può venire rappresentata dalla serie dei numeri.

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7...

per l'aereo-  
plano la scala è costituita dalla serie dei cubi degli stessi numeri

1, 8, 27, 64, 125, 216, 343...

Queste due scale di perfezionamento che seguono i due sistemi danno una spiegazione del rapidissimo perfezionamento degli aereoplani e del lento evolvere dei dirigibili.

101). *Conclusione*. Per terminare questo argomento non trovo di meglio se non citare in modo completo quanto scrisse il cap. Crocco a questo riguardo:

«Poco i dirigibili potranno guadagnare da questo lavoro di lima e di cesello (parlava appunto delle

quantità considerate nel numero precedente), e molto, in confronto, gli aereoplani.

«Si pensi intanto che col progredire e col perfezionarsi delle nuove industrie non è del tutto impossibile che in un giorno non lontano venga, ad esempio, a *raddoppiarsi* l'attuale coefficiente medio di utilizzazione dei dirigibili e degli aereoplani, e non è difficile che venga insieme a *raddoppiarsi* la potenza specifica dei motori, né è impossibile che contemporaneamente si riesca a *raddoppiare* la porzione del peso di macchina.

«Orbene, se tutto questo progresso avesse luogo si verrebbe soltanto a *raddoppiare* l'attuale velocità dei dirigibili; mentre la velocità consentita agli aereoplani diverrebbe *otto volte più grande!* Ammesso cioè che i dirigibili facciano oggi dai 40 ai 50 km. all'ora e gli aereoplani ne raggiungano 80, da tutti i perfezionamenti suddetti potrebbero sperare i dirigibili di toccare faticosamente l'attuale velocità degli aereoplani, mentre questi ultimi sarebbero già in grado di navigare a 500 o 600 km. all'ora!». (Capitano G.A. Crocco. «La navigazione aerea». Atti della Società Italiana per il progresso delle scienze. Settembre 1909).

102). *Velocità propria di un aereo*. Fino ad ora non ci siamo preoccupati che della velocità degli aerei nell'aria supposta immobile, tale velocità chiamasi *velocità propria dell'aereo*, ed ha una grande importanza sia in se stessa sia in relazione allo spostamento rispetto alla superficie terrestre come vedremo nella parte III.

103). *Necessità di motori leggeri*. Come abbiamo visto l'alleggerimento dei motori permette ai mezzi aerei di conseguire una maggiore velocità, perciò l'aereonavigazione si è molto avvantaggiata dell'alleggerimento dei motori conseguito in questi ultimi tempi.

Riguardo al peso dei motori il dirigibile e l'aereo-  
plano si trovano però in condizioni differentissime. Nel dirigibile la sustentazione essendo statica è indipendente dal motore, mentre nell'aereo-  
plano la forza sustentatrice è prodotta, indirettamente, dal motore. Sul dirigibile quindi si può caricare un motore più o meno leggero (si intende qui leggerezza per HP) il quale produrrà una forza propulsiva più o meno grande ed una traslazione nell'aria più o meno veloce; sull'aereo-  
plano questo non si può fare: perché l'aereo-  
plano sia capace di elevarsi è necessario che il motore possa elevare qualche cosa più del proprio peso. Ora se noi

ammettiamo che colla potenza di un HP si possano elevare, p.e. 10 kg, è necessario che il motore impiegato pesi meno di 10 kg. per HP. Di qui la ragione per la quale l'aereoplano non potè spiccare il volo finché il peso unitario dei motori non discese al di sotto di un certo limite, mentre il dirigibile incominciò molto tempo prima le sue prove.

104). *Forma e permanenza di forma nei dirigibili.* Abbiamo visto come a parità di potenza si ottenga una velocità maggiore quanto più la forma del dirigibile penetra facilmente nell'aria. Perciò la forma dei dirigibili costituisce oggetto costante degli studi dei costruttori, e per questi studi la miglior guida è l'esperienza perché il calcolo non può tener conto di tutto quello che avviene nella pratica reale.

La forma dell'involucro dei dirigibili deve essere mantenuta in permanenza durante tutte le evoluzioni, e questo perché il dirigibile si trovi sempre nelle medesime condizioni. Per di più bisogna considerare che all'involucro del dirigibile sono unite tutte le altre parti che lo completano, e che dentro l'involucro è contenuto del gas. A tutte queste svariate, e talvolta contraddittorie, condizioni si deve soddisfare, ed ognuno vede come debba essere difficile costituire con un involucro flessibile come una stoffa di seta, pieno di gas, un qualche cosa avente forma adatta, che mantenga questa forma e possa unirsi alle restanti parti. Nei dirigibili di questo genere è poi necessario che l'involucro possa mantenersi sempre teso e questo lo si ottiene, come si è visto nella Parte I, mediante il palloncino compensatore.

Per girare tutte le difficoltà che presentano gli involucri esterni flessibili vennero ideati i dirigibili di tipo rigido (Zeppelin) nei quali l'involucro esterno è costituito da una carcassa metallica rigida nella quale sono contenuti i palloni pieni del gas destinato a fornire la forza ascensionale. Queste carcasse che rappresentano dei miracoli di costruzione, per quanto di alluminio, esigono per esse sole un grande dispendio di forza ascensionale e, per la loro stessa grandezza, risultano fragilissime e di difficilissimo trasporto.

105). *Apparecchio propulsore.* L'apparecchio propulsore è costituito da quell'insieme di meccanismi mediante i quali si produce la forza necessaria allo spostamento del dirigibile. Si compone cioè dell'elica, o di un sistema di eliche, e del motore, o

motori. La forza che un'elica produce è diretta secondo l'asse dell'elica, la resistenza del dirigibile è in direzione opposta al moto di questo ed applicata a quello che chiamasi il centro di resistenza. Siccome la parte più resistente di un dirigibile è l'involucro, il centro di resistenza del dirigibile trovasi in alto, un poco al di sotto dell'asse più lungo dell'involucro. Sarebbe utile che la forza applicata si trovasse alla stessa altezza e perciò le eliche dovrebbero trovarsi molto in alto. Ma qui ci si trova di fronte alla difficoltà di fissare gli assi delle eliche che nei dirigibili non rigidi debbono essere uniti alla navicella. Nei rigidi invece, disponendosi di una carcassa metallica, si possono a questa carcassa unire i sostegni delle eliche e queste possono quindi situarsi in posizione più prossima a quella più conveniente.

Quando la forza di propulsione viene a trovarsi al di sotto del centro di resistenza avviene la formazione di una coppia. In meccanica dicesi che due forze formano coppia quando esse forze, uguali e contrarie, sono applicate in due punti differenti di uno stesso corpo, e la retta che unisce questi due punti non è sul prolungamento della direzione delle forze. L'effetto della coppia è quello di far ruotare il corpo finché le due forze ed i punti di applicazione delle medesime si vengano a trovare sulla stessa linea retta. Si prenda un oggetto qualunque, ad esempio un libro, e lo si tenga fra due dita della mano destra e due della mano sinistra, e poi colle due mani si faccia, simultaneamente, uno sforzo in direzione contraria, si vedrà che il libro ruota finché i due punti di presa non si dispongono nella direzione dello sforzo.

Ritornando al dirigibile vediamo dunque che, avvenendo la formazione di una coppia, il dirigibile tende a ruotare e cioè a sollevare la sua prora. Naturalmente a questa tendenza è necessario opporsi, e questo lo si fa con mezzi adeguati.

106). *Velocità critica.* Il colonnello Renard osservò come per accrescere la velocità dei dirigibili non sia sufficiente accrescere la potenza dei motori e conseguentemente la forza propulsiva. Mano mano che la velocità cresce, aumenta la tendenza all'impennamento del dirigibile per cui la velocità critica è quel valore della velocità per la quale, sotto la minima perturbazione, la nave tende a disporsi col suo grande asse verticale. Questa velocità critica dipende dunque esclusivamente dalla architettura del dirigibile e perciò una sopra potenza dei motori non potrebbe essere utilizzata, che anzi risultereb-

be pericolosa. Perciò, allorché la velocità propria aumenta, il problema della dirigibilità non può essere realizzato che con una conveniente architettura della nave.

107). *Impennaggio (Empennage dei francesi)*. Se con un arco noi tentiamo di lanciare delle bacchette semplici di legno, osserviamo che queste bacchette, una volta lanciate, si comportano capricciosamente e cioè non procedono regolarmente mantenendosi presso a poco parallele alla loro posizione di partenza. Se invece impieghiamo delle frecce, pesanti sulla punta e impennate all'altra estremità, osserviamo che esse procedono regolarmente colla punta in avanti. Questo avviene perché nelle frecce il centro di gravità è portato in avanti e quello di resistenza indietro, e quindi l'azione antagonista della velocità e della resistenza tende a mantenere l'asta della freccia nella direzione della velocità e della resistenza. È quanto necessita ottenere nei dirigibili i quali vengono appunto *impennati* in diverso modo mediante superfici disposte, verso poppa, superfici che hanno per scopo la stabilizzazione orizzontale.

108). *Timoni di direzione*. Per cambiare la direzione dello spostamento vi sono due mezzi: o si cambia la direzione della forza propulsiva mediante movimenti di cui può essere capace l'asse dell'elica, o si impiegano dei timoni verticali, i quali funzionano come i timoni che si impiegano nella navigazione acquae.

109). *Timoni di profondità*. Se sopra un dirigibile si dispone di superfici piane che si possono mantenere orizzontali o leggermente inclinate sull'orizzonte, queste superfici costituiscono i così detti timoni di profondità.

Supponiamo un dirigibile navigante ad una certa velocità coi suoi timoni di profondità perfettamente orizzontali. Ad un certo punto questi timoni vengono leggermente inclinati innalzandosi verso prua ed abbassandosi verso poppa.

Allora le superfici piane che costituiscono i timoni vengono ad incontrare l'aria sotto un certo angolo e, per quanto si è detto trattando degli aereoplani, viene a formarsi una certa forza ascensionale dinamica. Il dirigibile viene quindi a trasformarsi in un aereoplano di peso zero (perché il dirigibile trovasi naturalmente in un suo punto di equilibrio), in questo aereoplano, di peso zero, si manifesta una forza ascensionale e perciò l'aereo-

plano-dirigibile si innalza. Innalzandosi il dirigibile al di sopra del suo punto di equilibrio viene a provocarsi una rottura di equilibrio negativa e cioè il dirigibile viene a pesare qualche cosa e sempre di più quanto più si eleva al di sopra della sua posizione di equilibrio. Avviene quindi come se l'aereoplano formato dalle superfici dei timoni di profondità si appesantisse mano mano che si eleva, esso aereoplano potrà quindi elevarsi fino a che la forza ascensionale dinamica prodotta eguaglia il peso dell'aereoplano e, nel caso specifico, la rottura di equilibrio negativa del dirigibile. Lo stesso ragionamento può farsi nel caso inverso e cioè quando i timoni di profondità vengono impiegati per abbassarsi.

110). *Limitazione dell'azione dei timoni di profondità*. Bisogna dunque tener presente che i timoni di profondità del dirigibile hanno uno scopo limitato e cioè servono ad elevare o diminuire la quota dei dirigibili entro certi limiti non molto ampi in confronto delle altezze alle quali i dirigibili possono portarsi.

111). *Risparmio zavorra e gas*. Poiché i timoni di profondità servono a variare la quota dei dirigibili dicesi che il loro impiego risparmia zavorra e gas che dovrebbero disperdersi per ottenere lo stesso scopo senza i timoni. E questo è vero, ma bisogna considerare che la forza ascensionale o discensionale fornita dai timoni di profondità è sempre una forza dinamica e che si ottiene perciò consumando delle energie e dei materiali di consumo dei motori. Quindi l'uso dei timoni di profondità mentre fa risparmiare zavorra e gas fa spendere energia.

112). *Eliche ad asse verticale ed inclinato*. Lo stesso effetto dei timoni di profondità può ottenersi usando eliche ad asse verticale od inclinato. Si può ripetere il ragionamento già fatto considerando invece di un aereoplano di peso zero, un elicottero di peso zero. Si giungerà alle stesse conseguenze dei n. 110 e 111.

113). *Apparecchio propulsore degli aereoplani*. Costituito del motore e dell'elica può situarsi nel punto più conveniente essendo gli aereoplani apparecchi che possiedono uno scheletro rigido.

114). *Resistenza negli aereoplani*. Gli aereoplani in moto presentano una duplice resistenza e cioè una *resistenza attiva* ed una *resistenza passiva*. La



resistenza attiva è quella presentata dalle superfici portanti ed è chiamata appunto attiva perché è quella che genera a sua volta la forza ascensionale dinamica indispensabile a mantenere l'aereoportano librato nell'aria. La resistenza passiva è invece la somma delle resistenze presentate da tutti gli organi dell'aereoportano che non funzionano come superfici portanti: i bordi delle ali, motore, aviatore, asse e bracci dell'elica, traverse, tenditori ecc. ecc. alle quali vanno aggiunte tutte le resistenze di attrito fra l'aria ed i corpi che in essa scorrono. Tutte queste resistenze passive debbono essere ridotte al minimo indispensabile, così vediamo gli apparecchi prendere forme affusolate e lisce, senza asperità e senza risalti, vediamo le ali coprirsi sulle due faccie, i materiali cercare la loro solidità nella resistenza intrinseca di se stessi ecc.

115). *Concetto del moto di un aereoportano nell'aria.* L'aria è un corpo tenuissimo e che sembra, nell'ampia libertà che gode nell'atmosfera, sfuggire ad ogni costrizione. Certo l'idea di appoggiarsi sull'aria appare, a prima vista, un'idea piuttosto vaga. Eppure l'aereoportano non è altro che se non un oggetto che appoggia sull'aria. Se noi osserviamo la vela di un «cutter» elegantemente inclinato sulla superficie del mare ci possiamo rendere perfetto conto di come ci si possa appoggiare sull'aria. Del resto un semplicissimo esperimento può dimostrarci ancora più chiaramente la cosa. Se noi prendiamo un tubetto e soffiamo in esso tenendolo verticalmente potremo appoggiare su questo soffio verticale una leggiera palla di celluloido. Se noi soffiamo uniformemente nel tubo vedremo la palla di celluloido fermarsi ad una certa altezza al di sopra dell'estremità del tubo perfettamente *appoggiata sull'aria*. Dunque l'aria in moto può costituire un appoggio che equivale nei suoi effetti a quello che potrebbe fornire un corpo solido. Per il concetto di relatività, che noi abbiamo più volte accennato, potremo dire che un corpo in moto può trovare nell'aria ferma un appoggio equivalente a quello che potrebbe fornirgli un corpo solido. Ecco dunque come l'aereoportano può muoversi nell'aria poggiando su questa come su di una via solida che lo sostenga e scorrendo su essa, sempre quando l'aereoportano mantenga quella certa velocità che è necessaria.

Perché, diremo così, si solidifichi la strada sulla quale deve scorrere l'aereoportano è necessaria una certa velocità per ottenere la quale è necessaria una data forza di propulsione; data questa forza

l'aereoportano procederà orizzontalmente. Perché l'aereoportano si innalzi occorre accrescere la forza propulsiva, una parte della quale sarà spesa per vincere la pendenza della strada solidificata dall'altra; viceversa perché l'aereoportano si abbassi

116). *Stabilità longitudinale e laterale.* Negli aereoportani bisogna considerare due stabilità, una longitudinale ed una laterale. Quest'ultima che è quasi perfetta di sua natura nei dirigibili, poco soggetti al rollio, ha una grande importanza negli aereoportani.

117). *Impennaggio automatico negli aereoportani.* La stabilità longitudinale negli aereoportani si ottiene automaticamente mediante l'impennaggio il quale viene costituito da semplici piane orizzontali situate alla coda degli apparecchi. Questo impennaggio dicesi automatico perché agisce correggendo automaticamente le perturbazioni che possono avvenire nell'angolo d'attacco (dicesi angolo d'attacco l'inclinazione dei piani portanti sui filetti d'aria).

118). *Piani di deriva.* Gli aereoportani sono soggetti al rollio per frenare il quale si impiegano piani verticali situati al di sopra del centro di gravità, piani che funzionano come le chiglie delle imbarcazioni.

119). *Timoni di profondità.* Sono in genere piani orizzontali che possono venire diversamente inclinati ed il loro scopo è quello di modificare l'angolo d'attacco dei piani portanti. Mediante la manovra dei timoni di profondità si può innalzare od atterrare l'aereoportano. Naturalmente per innalzare l'aereoportano è necessario spendere una energia per compiere un lavoro (lavoro che è uguale al peso dell'aereoportano per il dislivello che gli si fa superare), ma siccome l'innalzamento avviene lungo una traiettoria che può essere più o meno inclinata non occorre una grande forza per ottenere l'innalzamento graduale, e questo innalzamento non ha limiti poiché è sempre effettuabile finché si dispone di quella forza.

120). *Timoni di direzione.* Per variare la rotta di un aereoportano è sufficiente fare in modo che esso incontri una diversa resistenza sui due lati. Così facendo avanzerà il lato che incontrerà minore resistenza mentre l'altro rimarrà indietro e l'aereoportano cambierà rotta. Queste variazioni di resisten-



za possono ottenersi in diversi modi, agendo sulle ali e sui timoni di direzione che sono costituiti da piani verticali mobili attorno ad assi verticali.

121). *Il movimento nell'aria immobile.* Abbiamo così rapidamente accennato a tutto quanto riguarda il moto dei due sistemi nell'aria immota. A questo riguardo possiamo notare che la caratteristica di questo moto è per il dirigibile quella che i movimenti nel senso orizzontale si ottengono col motore, mentre quelli nel senso verticale si ottengono mediante l'uso della zavorra e del gas, e per l'aereo piano che tutti i movimenti si ottengono col motore, ma che non si possono ottenere spostamenti verticali senza eseguire convenienti spostamenti orizzontali.

### PARTE TERZA

#### IL MOVIMENTO RISPETTO ALLA SUPERFICIE

122). *Il movimento che realmente interessa* è quello rispetto alla superficie terrestre, presa nel suo più largo significato. I mezzi aerei sono mezzi di trasporto da un punto ad un altro della superficie terrestre e quello che si deve cercare si è che essi soddisfino a tale scopo.

123). *Il movimento rispetto alla superficie è un movimento relativo.* La superficie terrestre può, nel caso nostro, considerarsi immobile; su questa superficie immobile muove l'aria ed entro l'aria muovono gli aerei. Il movimento di questi ultimi rispetto alla superficie essendo la risultante di due movimenti semplici, è un movimento relativo.

124). *Il pallone libero.* Il pallone libero è solamente provvisto di forza ascensionale e quindi trova, sulla verticale, una posizione di equilibrio sulla quale non è sollecitato da alcuna forza. Il pallone libero, in tale posizione di equilibrio, è quindi immobile nell'aria. Ma l'aria può muoversi rispetto alla superficie terrestre ed il pallone per rimanere immobile nell'aria che muove deve muoversi, rispetto alla superficie, insieme all'aria e come l'aria. Ci troviamo nel caso di una valigia posata sulla reticella di un vagone di direttissimo. La valigia è immobile rispetto al vagone, ma muove rispetto alla superficie, insieme e come il vagone.

Il pallone libero è convogliato dal vento come un volume d'aria; di fatto il pallone libero nella sua posizione di equilibrio sposta precisamente un

volume d'aria di peso uguale al proprio. Ecco quindi, nella massa d'aria che lo avvolge, non turba nessun equilibrio, e tutto procede come se invece del pallone, nello spazio da esso occupato, vi fosse aria.

Il pallone libero è quindi completamente in balia del vento ed il suo movimento rispetto alla superficie è quello del vento nella zona entro la quale trovasi il pallone.

Per chi si trovi in pallone libero il vento non esiste, poiché il pallone è immobile nell'aria che lo circonda. Qualunque sia il vento che trascini un pallone libero l'aereonauta viene a trovarsi in aria perfettamente tranquilla; se egli commette l'imprudenza di fumare, la sua sigaretta lascerà svolgere il suo fumo verticalmente come nel chiuso ambiente di una camera, s'egli getterà fuori dalla navicella un oggetto leggero, come una piuma, un foglio di carta velina, ecc., l'oggetto non si distaccherà dalla navicella. Misurando da terra la velocità di un pallone libero si ottiene la velocità del vento all'altezza alla quale trovasi il pallone.

125). *Concetto della dirigibilità.* Abbiamo visto che l'applicazione di una forza qualunque ad un pallone libero permette al medesimo di raggiungere, in tempo più o meno breve, un punto qualsiasi dell'atmosfera. Se questa fosse ferma il problema della dirigibilità sarebbe presto risolto poiché basterebbe raggiungere quel punto dell'atmosfera che corrisponde al punto della superficie terrestre che noi desideriamo raggiungere. Ma poiché l'aria non è immobile sulla superficie, il problema si complica. Per raggiungere un punto determinato della superficie bisogna che il pallone dirigibile sia capace di spostarsi nell'aria in modo da raggiungere in un dato momento quel punto dell'atmosfera che in quel momento coinciderà con quel determinato punto della superficie. La possibilità di raggiungere un dato punto della superficie terrestre dipende dunque dal valore e dalla direzione rispettiva di due velocità, e cioè dal valore della velocità del vento, da quello della velocità dell'aereo nell'aria e dalla inclinazione della direzione dell'una velocità sull'altra. Sarà veramente dirigibile quel mezzo aereo che potrà trasportarsi da un punto qualunque della superficie terrestre «nonostante il vento».

126). *Zona accessibile ad un mezzo aereo.* Per comprendere bene che cosa si intende per zona accessibile ad un mezzo aereo è necessario che il cortese lettore si munisca di un foglio di carta e di

un lapis. Fatto questo, segni su foglio un punto O, e supponga che ivi si trovi il mezzo aereo. Quindi, nella direzione che meglio crede dal punto O tracci una retta di una certa lunghezza OA e supponga che questa retta gli indichi la direzione del vento da O verso A e colla sua lunghezza essa segni la intensità del vento. Se l'aereo che si trova in O non possiede velocità propria percorrerà la retta OA, tutto il resto del foglio gli sarà inaccessibile. Supponiamo che l'aereo che si trova in O possegga una certa velocità propria, inferiore a quella del vento. Il lettore tracci, facendo centro in A, un cerchio, prendendo come raggio la velocità dell'aereo che meglio crede, ma inferiore ad OA. Allora, naturalmente, il punto O rimane fuori del cerchio. Tracci quindi dal punto O le due tangenti al cerchio. L'angolo compreso fra le due tangenti al cerchio limita lo spazio accessibile all'aereo che possiede una velocità uguale a quella presa dal lettore. Tutto il resto dello spazio è inaccessibile. Supponga ora il lettore che la velocità dell'aereo sia uguale a quella del vento, ed allora, facendo centro in O, descriva un cerchio con raggio OA. Il punto A si trova sul cerchio e quindi da A si può tracciare una sola tangente la quale risulta normale ad OA. Lo spazio accessibile dall'aereo è tutto lo spazio che si trova da una parte di tale tangente e precisamente dalla parte dalla quale trovasi il cerchio. Suppongasì in fine che la velocità dell'aereo sia superiore a quella del vento, allora, facendo centro in A, bisognerà descrivere il cerchio con un raggio più grande di AO, in modo che O risulti nell'interno del cerchio; non è più possibile tracciare da O delle tangenti al cerchio: tutto lo spazio è accessibile all'aereo; l'aereo è veramente dirigibile, perché ha la capacità di trasportarsi da un punto qualunque ad un altro punto qualunque della superficie. Perché quindi un aereo sia veramente dirigibile è necessario che la sua velocità propria superi quella del vento.

127). *Linea raggiungibile in un determinato tempo.* La capacità di potersi trasportare da un punto qualunque ad un altro punto qualunque non implica che questo possa farsi, per tutti i punti, nelle medesime condizioni. Ammesso che nelle figurine tracciate dal lettore, secondo quanto fu detto nel numero precedente, si sia presa la velocità oraria del vento e dell'aereo, in un'ora l'aereo, partendo dal punto O, si potrà portare su di un punto qualunque della circonferenza tracciata per la velocità che si considera. Se dunque su una di

queste circonferenze prendiamo un punto qualunque M ed uniamo questo punto con O mediante una retta, la lunghezza della retta OM rappresenta la velocità oraria dell'aereo rispetto alla superficie.

128). *Variazioni della velocità rispetto alla superficie.* Come si vede la velocità di un aereo rispetto alla superficie varia moltissimo a seconda della direzione del vento e della situazione del punto che si tratta di raggiungere. La velocità massima si otterrà se il punto da raggiungersi è nella direzione del vento e tale velocità massima è uguale a quella del vento più quella dell'aereo. La velocità minima si avrà invece quando il punto da raggiungere è nella direzione opposta al vento nel qual caso tale velocità sarà uguale alla differenza fra la velocità dell'aereo e quella del vento.

129). *La dirigibilità dell'aereo dipende dalla velocità del vento.* Abbiamo visto come un aereo possa liberamente spostarsi verso qualunque punto dello spazio quando la sua «velocità propria» supera quella del vento. Ora la velocità propria di un aereo è una quantità fissa e determinata, mentre quella del vento è variabile; perciò qualunque aereo provvisto di velocità propria è dirigibile «finché» il vento non abbia una velocità superiore alla velocità propria dell'aereo. La dirigibilità per gli aerei non è quindi una capacità assoluta ma bensì una qualità relativa. Tutti i mezzi aerei provvisti di una forza propellente sono dirigibili «fino a un certo punto».

130). *Probabilità della dirigibilità.* L'atmosfera è continuamente in moto, ma questo moto è più o meno rapido, più o meno violento. Da dati raccolti in Francia sembra si possa dire che in quella regione: 7 volte su 10 la velocità del vento è inferiore a 10 metri per minuto secondo (36 km. all'ora); 9 volte su 10 inferiore a 15 metri per minuto secondo (54 Km. all'ora); 99 su 100 inferiore a 25 metri al minuto secondo (90 km. all'ora) e 999 su 1000 inferiore a 40 metri al secondo (144 km. all'ora). Ammessi questi dati noi potremo dire che: un aereo avente una velocità propria di 36 km. all'ora è dirigibile per 7/10, uno avente una velocità propria di 54 km. all'ora è dirigibile per 9/10, uno avente una velocità propria di 90 km. all'ora è dirigibile per 99/100 ed uno avente una velocità propria di 144 km. all'ora è dirigibile per 999/1000.

131). *Significato pratico di tale probabilità.* Pra-

ticamente questo vuol dire che un aereo avente una velocità propria di 36 km. all'ora rischia tre volte su dieci di non essere dirigibile; un aereo avente velocità propria di 54 km. all'ora lo rischia una volta su dieci; uno avente velocità propria di 90 km. all'ora rischia una volta su 100 ed uno avente velocità propria di 144 km. all'ora rischia uno su mille. Ho impiegato la parola «rischio» perché qui si tratta appunto di questo, mentre non è esatto dire: l'aereo che possiede una velocità di 36 km. all'ora è dirigibile sette volte su dieci, ecc. Per dir questo bisognerebbe ammettere che l'aereo si potesse mettere in viaggio con tutti i venti che sono inferiori alla sua velocità propria. Ma questo non può farsi, perché se l'aereo si mette in viaggio con un vento di velocità molto prossima alla sua velocità propria nulla può assicurare che la velocità del vento non venga a superare quella dell'aereo durante il viaggio, ed, in ogni caso, la velocità relativa contro vento risulterebbe minima. Così un aereo che possieda una velocità propria di 54 km. all'ora non si metterà in viaggio con un vento di 53, che può facilmente crescere, e che in ogni caso gli ridurrebbe, contro vento, la velocità a 1 km. all'ora. Praticamente la probabilità della dirigibilità è molto inferiore a quella teorica.

132). *Sistemi di navigazione per raggiungere un determinato punto della superficie.* Quando, trovandosi in un punto A, l'aereo debba raggiungere un punto B può procedere in due modi. Per renderci più facilmente conto di questi due sistemi è bene che, per qualche tempo almeno, cambiamo elemento. Supponiamo di trovarci sulla sponda di un fiume e di voler raggiungere un punto situato sull'altra sponda e più a monte, mediante una barchetta. In questo caso la corrente del fiume ci rappresenta il vento, e la barchetta l'aereo. Uno dei metodi che possiamo impiegare è questo: montati in barchetta incominciamo a remare volgendo la prua al punto prescelto, sulla sponda opposta. Se non vi fosse corrente noi potremmo andare, dall'uno all'altro punto, secondo una linea retta, ma siccome la corrente c'è, questa ci farà derivare e cioè stornare dalla linea retta, trascinandoci verso valle. Ma noi seguiremo, coll'abile manovra dei remi, a tener la prua rivolta verso il punto scelto sull'altra riva e, se la nostra forza ce lo consente, raggiungeremo questo punto descrivendo una curva, ed orientando la nostra barchetta sempre più contro corrente. Questa traiettoria curvilinea - «dossodromica» che così viene chiamata - è appun-

to quella che descrive un aereo quando voglia spostarsi da un punto ad un altro, mantenendo sempre la sua prua orientata verso il punto di arrivo.

Ma ritorniamo alla barchetta. Invece di seguire il sistema dianzi accennato ne possiamo seguire un altro, e cioè noi potremo cercare di procedere in linea retta da una sponda all'altra fra i due punti prescelti. Ma per far ciò noi dovremo evitare di essere trasportati a valle dalla corrente e perciò dovremo nel tempo stesso procedere verso il nostro obbiettivo e marciare contro corrente. Per far questo colla nostra barchetta noi dovremo digerire la prua, non verso il punto che desideriamo raggiungere, ma su di un punto più a monte, e noi dovremo dare all'asse della imbarcazione un orientamento intermedio fra la direzione della corrente e la direzione della linea che desideriamo effettivamente percorrere.

Per assicurarci di essere sempre sulla retta che unisce i due punti sulle due sponde noi dovremo scegliere un terzo punto a terra, sull'allineamento degli altri due, e mantenerci su questo allineamento, traguardando ai due punti situati sulla stessa sponda.

Questo secondo sistema è il più difficile da seguire, ma è quello che permette di raggiungere più rapidamente lo scopo, e tale è il sistema che si impiega con i mezzi aerei quando è possibile.

Questi due metodi, però, presuppongono che dal punto di partenza si possa scorgere il punto di arrivo.

132 [bis]). *La navigazione aerea colla bussola.* Spesso si sente parlare di navigazione aerea colla bussola, e poiché si sa che nella navigazione in mare si impiega la bussola, non si va a cercare più oltre. Naturalmente la bussola si dovrebbe impiegare quando per una cagione qualsiasi non si possa scorgere il punto di arrivo. Questo premesso, osserviamo che la bussola ha per scopo di fornire una direzione costante: quella del Sud-Nord.

Ora, se noi ci troviamo in un punto conosciuto di un vasto deserto e vogliamo raggiungere un altro punto, pure conosciuto ma invisibile, impiegando la bussola, non dobbiamo far altro che misurare, sulla carta, l'angolo che la retta che unisce questi due punti fa con la direzione S-N e quindi marciare in modo che la bussola segni sempre questo angolo. Se ci troviamo in uno specchio di mare senza correnti e vogliamo raggiungere un altro punto dello specchio di mare, dobbiamo prima di tutto



rilevare il punto in cui ci troviamo (latitudine e longitudine) e riportarlo sulla carta, poi identificare il punto che desideriamo raggiungere, mediante la sua latitudine e la sua longitudine, e riportare anche questo punto sulla carta, unire quindi con un retto questi due punti riportati, misurare l'angolo che tale retto dà con la direzione S-N, ed infine navigare mantenendo l'asse della nostra imbarcazione orientata in modo che formi con la direzione S-N, fornitaci dalla bussola, l'angolo misurato sulla carta.

Ma tanto la superficie del deserto, quanto quella del mare senza correnti, non hanno movimenti propri. Se noi dovessimo muovere su di uno specchio di acqua corrente ed impiegassimo il sistema ora detto, noi non raggiungeremmo il punto prescelto perché la corrente, durante il nostro viaggio, ci trasporterebbero con sé. Per poter navigare con la bussola in una corrente bisogna conoscere esattamente la nostra velocità, la velocità della corrente e la sua direzione precisa. Con questi dati si può calcolare la correzione da dare al nostro angolo di direzione segnato dalla bussola.

Nella navigazione aerea ci troviamo sempre a navigare entro una corrente di velocità e di direzione non prevedibile, non solo, ma non misurabile da chi si trovi immerso in essa e non disponga di punti di riferimento.

Come si è visto, un pallone libero muove col vento e quindi non lo sente affatto, se questo pallone non si può riferire alla terra non può sapere se vi è vento o se vi è calma assoluta. Un aereo capace di muovere nell'aria, muove è vero nell'aria, ma anche tutta la massa d'aria muove, ed in tale aereo non si risente che il vento prodotto dal medesimo muovendosi, un vento cioè che è sempre in direzione opposta al suo movimento, che ha una velocità uguale alla velocità propria dell'aereo e che non dà nessuna indicazione sul vento propriamente detto. Questo può cambiare direzione e intensità senza che chi si trovi sull'aereo se ne accorga a meno che non si riferisca a punti della superficie. Un aereo che conosca la sua velocità propria, solo se può riferirsi a punti noti del terreno giunge ad avere un'idea del vento nel quale è immerso.

La navigazione aerea colla bussola non serve dunque ad altro se non che a mantenere l'aereo parallelo a se stesso, lasciandolo derivare a capriccio del vento; non è quindi un mezzo di navigazione sicuro perché non garantisce affatto di raggiungere il punto a cui si mira, tutto dipendendo dalla velocità e dalla direzione del vento che si incontra.

132 [tris]). *La navigazione aerea*. Da quanto si è detto finora risulta chiaro che per trasportarsi da un punto ad un altro della superficie terrestre, mediante un aereo, è necessario riferire il proprio movimento a punti fissi sulla superficie. Occorre quindi vedere ed identificare questi punti. Questo è lo scoglio forse più grave che si incontri nella navigazione aerea e questa è la difficoltà maggiore che si presenterà sempre alla vasta applicazione di questo nuovo mezzo di trasporto. Per vedere punti fissi sulla superficie è necessario che questi punti esistano, che si possano identificare e che siano illuminati. Ora sulla superficie del mare questi punti fissi non esistono, sulla superficie terrestre esistono ma non si possono identificare che nelle regioni conosciute, ed in ogni caso non si possono vedere che di giorno o se luminosi per luce propria. Prima limitazione dunque quella che esclude la navigazione aerea sull'alto mare (e cioè sullo specchio di mare di dove non si scorgono le rive). Anche ammesso che un aereo abbia la capacità aereonautica di attraversare l'Atlantico, la traversata non potrà essere compiuta, con qualche sicurezza di successo, se l'aereo non si fa indicare la strada da una nave, o se non si identifica questa strada per mezzo di boe visibili di giorno o luminose di notte. Questa semplice osservazione valga a rassicurare gli azionisti delle società di navigazione, per lo meno transoceaniche; difficilmente l'aereonavigazione potrà far loro concorrenza.

Seconda limitazione è quella che rende molto difficile la navigazione aerea sulla superficie terrestre, di notte, specie su regioni non perfettamente conosciute. Questa difficoltà è facilmente concepibile se si pensa quanto è difficile, di notte, identificare e riconoscere punti speciali del terreno. Allo scopo di facilitare la navigazione aerea durante la notte si è perfino pensato di disporre lungo le future linee di comunicazione aerea speciali segnali luminosi.

Terza limitazione è quella che esclude la navigazione aerea su regioni sconosciute o poco conosciute, quali potrebbero essere, ad esempio, le zone polari.

La prima cosa da farsi, volendo accingersi a compiere un viaggio aereo, è quella di studiare bene il proprio itinerario, cercando, quando altre ragioni non lo impediscano, di trovare, sulla linea più breve che unisce il punto di partenza a quello di arrivo, una serie di punti topografici facilmente riconoscibili sul terreno e ad una distanza conveniente l'uno dall'altro in modo che, essendo sulla verticale



dell'uno, l'altro possa chiaramente scorgersi. Allora partendo dal primo si cercherà di raggiungere il secondo, da questo il terzo e così via sino all'ultimo che sarà il punto di arrivo. Se ad un certo momento del viaggio interviene la nebbia o la notte si potrà usare la bussola «colla speranza» di non allontanarci troppo dalla linea di marcia. Appena dileguata la nebbia occorrerà, sempre riferendosi al terreno, cercare dove ci si trova e quindi dirigersi al punto più vicino situato sull'itinerario che dobbiamo seguire.

Sia un mare compreso fra due coste quasi parallele e diritte da Nord a Sud, e supponiamo che un aereo, partendo dalla costa ovest di questo mare, intenda recarsi su di un punto della costa est. Se questo punto non veda può dirsi che l'aereo giuochi d'azzardo, perché, se pure giungerà sulla costa est, solo per caso potrà giungere sul punto prefissato, che, normalmente, andrà a cadere o più a sud o più a nord di esso, poiché la bussola non gli assicura altro se non il parallelismo a se stesso. Mi sono fermato lungamente, ed ho insistito su queste particolarità della navigazione aerea, per dimostrare come la vera dirigibilità degli aerei non sia solo una questione di velocità propria, come generalmente si crede.

132[quater]). *Velocità di un aereo su di un circuito chiuso.* Come abbiamo visto la velocità di un aereo rispetto alla superficie dipende dalla velocità propria dell'aereo, dalla velocità del vento e dall'angolo che la direzione di marcia fa colla direzione del vento. L'azione del vento può essere favorevole o sfavorevole al movimento dell'aereo a seconda della direzione di questo movimento; per formarci un'idea più chiara della influenza del vento sulla velocità relativa di un aereo è bene considerare la *velocità media* dell'aereo il quale debba percorrere un circuito chiuso (e cioè ritorni al punto di partenza). Dovendo l'aereo percorrere un circuito chiuso in qualche tratto il vento sarà favorevole, in altro tratto sarà contrario, l'aereo quindi procederà lungo certi tratti con velocità superiore alla propria, lungo certi altri con velocità inferiore. Naturalmente per trovare queste *velocità medie* in modo esatto bisognerebbe definire, anzi tutto, la forma del circuito chiuso; ma per avere un'idea generale possiamo arrestarci a considerare la forma perfetta, quella cioè del circuito di forma circolare. Dato questo circuito di forma circolare un aereo avente una velocità propria di 55 km. all'ora:

Con vento di 9 km. all'ora, veloc. media km. 52,8  
 Con vento di 18 km. all'ora, veloc. media km. 49,4  
 Con vento di 27 km. all'ora, veloc. media km. 43,4  
 Con vento di 36 km. all'ora, veloc. media km. 34,0  
 Con vento di 45 km. all'ora, veloc. media km. 20,4  
 Con vento di 50 km. all'ora, veloc. media km. 10,2  
 Con vento di 52 km. all'ora, veloc. media km. 5,35  
 Con vento di 53 km. all'ora, veloc. media km. 2,75  
 Con vento di 54 km. all'ora, veloc. media km. 0  
 (Tabellina tratta dall'op.cit. del cap. Crocco).

di dove si scorge che un aereo avente una velocità propria di 54 km. all'ora, possiede ancora la probabilità di percorrere un circuito chiuso alla velocità rispetto alla superficie, di 20 km. all'ora con un vento di 45 km.

133). *Conclusioni circa il movimento rispetto alla superficie.* Tutto quello che fino ad ora abbiamo detto a tale riguardo è di ordine generale, e cioè si può applicare ad un senso qualunque, quando si consideri un vento regolare. Per comprendere bene tutto quanto si è detto riguardo a questo movimento relativo è necessario considerare il vento come un movimento uniforme della massa d'aria che circonda la terra e fissarsi bene in mente che il vento propriamente detto non è che il movimento dell'aria rispetto alla terra. Se ci immedesimiamo in questo concetto possiamo per rendere più evidente il movimento dell'aria rispetto alla superficie terrestre, considerare la atmosfera immobile, e la superficie scorrente sotto di essa. Considerando così la cosa si comprenderà immediatamente che il movimento della superficie non interessa affatto il movimento degli aerei nell'aria e che, di conseguenza, il movimento assoluto degli aerei nell'aria è indipendente dal vento, mentre se si considera, invece, dal movimento assoluto degli aerei nell'aria, il movimento relativo di essi rispetto alla superficie, bisogna por mente ai movimenti di questa superficie, e cioè del vento.

Se noi consideriamo l'aria contenuta in un vagone di un treno lanciato a grande velocità possiamo osservare che è aria che muove rispetto alla superficie terrestre colla velocità del treno. Ora una mosca che si trovi in questo vagone vola colla stessa facilità in tutti i sensi (questo è il movimento assoluto della aereo-mosca nell'aria) ma la velocità del volo della mosca rispetto alla superficie della terra è differente se la mosca vola dall'indietro all'innanzi del treno (nel qual caso la sua velocità è uguale alla velocità del treno più quella propria)

o se vola nel senso contrario (nel qual caso è uguale alla differenza della sua velocità). E se la mosca vola con una velocità inferiore a quella del treno ed in direzione opposta al movimento del medesimo avviene che, pur avanzando nell'aria, la mosca retrocede rispetto alla superficie terrestre. La velocità del treno può variare, il tracciato del binario sul quale corre può essere comunque capriccioso, la mosca non risente alcun turbamento nel suo volo e perciò non si accorge di quei mutamenti, a meno che non guardi fuori dal finestrino dello scompartimento, e, se pure possedesse la bussola, questa non le servirebbe che a mantenersi orientata, mentre il treno la trasporta senza minimamente curarsi di lei. Lo stesso avviene per gli aerei nell'atmosfera; il vento non è fatto che li riguardi se non in relazione alla superficie.

134). *Movimenti irregolari dell'atmosfera.* Fino ad ora abbiamo considerato movimenti regolari dell'atmosfera ma i movimenti di questa ben difficilmente sono tali. La velocità e la direzione del vento non presentano, in generale, caratteri di stabilità, non solo, ma variano, spesso in modo discontinuo, per una infinità di circostanze che non è sempre dato conoscere.

Di queste variazioni rapide, subitanee, capricciose, risentono gli aerei perché esse turbano l'equilibrio del loro movimento. Prendiamo ad esempio un pallone libero. Abbiamo visto come esso sia trasportato dal vento e muova insieme al medesimo. Supponiamo che in un certo momento il vento cresca di intensità. In quel momento il pallone possiede la velocità del vento primitivo, per prendere quella del vento seguente dovrebbe, di un tratto, cambiare la sua velocità, ma questo non può avvenire in modo istantaneo e perciò, in quel momento il pallone libero risente effettivamente l'urto di un vento di velocità uguale alla differenza della velocità del vento che vi è attualmente e quella del vento che vi era prima. In seguito all'impulso di questo urto, in breve, il pallone acquista la nuova velocità e si rimette in equilibrio, ma intanto l'urto è stato risentito. Quest'urto è naturalmente più risentito dall'involucro che dalla navicella, per cui avviene che l'involucro, più facilmente della navicella, prende la velocità sì che l'involucro viene a precedere la navicella e tutto il pallone si inclina.

Poi la navicella, sollevata dal suo peso, tende a rimettersi sulla verticale, ed allora si producono delle oscillazioni, finché poco alla volta tutto ritor-

na in equilibrio fino a che non avvenga un'altra variazione nella velocità dei venti

Turbamenti analoghi avvengono quando, invece della velocità, viene a variarsi, improvvisamente, la direzione del vento, e turbamento ancora più complesso quando insieme variano velocità e direzione.

Questi turbamenti dipendono dall'inerzia dei corpi, inerzia che è la proprietà che posseggono i corpi per la quale essi tendono a conservare la posizione di riposo nella quale si trovano od il movimento di cui sono animati. Un brusco inizio di marcia in un tram ci getta indietro perché, per inerzia, tendiamo a rimanere nel posto che occupiamo; una brusca fermata ci getta in avanti perché, per inerzia, noi tendevamo a procedere innanzi, una brusca voltata ci getta all'infuori perché, per inerzia, tendevamo a procedere direttamente. Lo stesso avviene per gli aerei, pei quali il tram è l'atmosfera stessa.

Dato poi che l'aria può muovere in tutti i sensi dello spazio e variabilmente in tutti i modi, si può concepire a quali turbamenti possa andar soggetto il movimento degli aerei. Ma si ricordi che questi turbamenti saranno sempre occasionati dalle variazioni del movimento dell'aria e non dal movimento dell'aria.

Infine, quando gli aerei sono di grandi dimensioni può avvenire che le variazioni del vento non si manifestino ugualmente su tutte le parti dell'aereo, ed allora le perturbazioni sono ancora maggiori. Per queste cause la navigazione aerea non può paragonarsi alla navigazione acquatica su di una larga ed uniforme corrente, ma alla navigazione di un fiume imponente la cui massa d'acqua frangendosi, sulle sponde, forma dei risucchi dei gorgi, delle cascate, delle rapide, scorrendo o precipitando in alveo tortuoso e bizzarro.

## PARTE QUARTA

### IL TIPO DIRIGIBILE

135). *I primi tentativi* risalgono al 1784, anno in cui i fratelli Robert costruirono ed esperimentarono un pallone di forma elissoidale, con navicella allungata, munito di remi in taffeta e di timone. Nel 1850 Jullien fece muovere contro vento un dirigibile a forma di fuso dissimetrico, munito di due paia di ali, molto simili ad eliche, messe in moto da un movimento di orologeria; nel 1852, Giffard lanciò nell'atmosfera un grosso pallone (2500 m<sup>3</sup>)

nel quale era specialmente notevole il motore che, della forza di 3 HP, non pesava che 53 kg. per HP per un'ora di marcia. Il dirigibile Giffard raggiunse una velocità propria di metri 2,5 al 1". Nel 1871-72 il Dupuy de Lome lanciò un nuovo dirigibile il quale presentava fra gli altri il perfezionamento del palloncino compensatore, ma impiegava, come motore, una squadra di otto uomini. Finalmente nel 1884 Renard e Krebs eseguirono (il 9 agosto) il primo viaggio aereo con «La France». «La France» aveva la forma di un enorme sigaro dissimetrico, marciante coll'estremità più grossa in avanti, gonfiato di H. Ne conteneva circa 1864 m<sup>3</sup>, essendo lungo metri 50,4 ed avente il diametro massimo di metri 8,40. Il motore era costituito da una macchina elettrica Gramme, pesante 100 kg. per 8,5 HP, e da una pila leggera speciale che poteva fornire un HP ora per 20 kg., l'elica, del diametro di m. 7, era situata all'avanti. Il 3 agosto, presso Chalais, «La France» percorse, in circuito chiuso, 7600 metri in 20 minuti. Il 23 settembre 1885 «La France» da Chalais si recò a Parigi e ritornò indietro fornendo una velocità media di metri 6,50 al minuto secondo. «La France» segna la nascita del dirigibile propriamente detto, poiché dopo di esso non si ebbero che perfezionamenti, per quanto di molta importanza.

136). *Il tipo dirigibile moderno.* È costituito da un pallone di forma allungata al quale è unita la navicella; il tutto è provvisto di organi propulsori e di direzione, sia orizzontali che in profondità. Si distinguono in tre tipi principali e cioè «rigidi», «semirigidi» e «flessibili».

«Rigidi» si dicono quelli che posseggono l'involucro esterno indeformabile perché costituito di materiali rigidi, rigidamente collegati (Zeppelin). «Semirigidi» si dicono quelli nei quali la navicella è unita al pallone mediante un intermediario rigido. Per esempio nel Lebaudy semirigido trovasi una trave rigida, a chiglia, di forma ellittica, direttamente collegata al pallone e che ne forma la base. La navicella, sospesa a 5-6 m. al di sotto, è collegata alla trave mediante una intelaiatura a tubi di acciaio.

«Flessibili» si dicono quelli nei quali il collegamento fra pallone e navicella è ottenuto unicamente con funi.

Oltre questi tre tipi caratteristici ve ne sono altri, dirò così, di mezzo.

137). *Forma del pallone.* Come si disse deve esser

tale da rendere minima la resistenza dell'aria, la quale è costituita dalla resistenza frontale, dalla resistenza di attività delle superfici laterali e dalla resistenza del risucchio che si forma posteriormente. Si sa che per rendere minima la resistenza dell'aria è necessario dare al pallone una forma molto allungata con testate di forma conveniente (più aguzza la posteriore) e rendere le superfici laterali il più che sia possibile lisce e continue. E perciò, da tutte le parti, si studia di raggiungere, nel miglior modo, questi risultati valendosi dell'esperienza propria e di quella altrui. Per quanto riguarda l'allungamento, e cioè il rapporto fra il diametro della sezione maestra e la lunghezza del pallone, l'esperienza ha determinato che esso deve essere inferiore ad 1/5-1/6 nei palloni non rigidi per i quali vi è il pericolo che il pallone si pieghi nel mezzo. Nei palloni rigidi invece questo rapporto può essere diminuito fino a raggiungere 1/12, come nel Zeppelin. Il tipo rigido ha dunque il vantaggio, a parità di volume, di presentare una resistenza frontale minore (circa la metà) ma in questo tipo tale vantaggio viene ottenuto a scapito della portata utile del dirigibile, poiché l'involucro rigido pesa moltissimo (in un Zeppelin di 11.300 m<sup>3</sup> la carcassa rigida pesa kg. 6570 e la portata utile si riduce quindi a circa 4730 kg.; un dirigibile non rigido, di uguale cubatura, potrebbe avere una portata utile di circa 10.000 kg). Ne risulta che il sistema rigido non presenta che la «illusione» di una minore resistenza frontale.

138). *Costituzione del pallone.* Nel tipo rigido, entro la carcassa metallica, sono contenuti alcuni palloni di stoffa i quali hanno lo scopo di contenere il gas provvisto di forza ascensionale. Ognuno di questi palloni interni è aperto verso il basso perché il gas entro contenuto si possa liberamente dilatare. Perché la forza ascensionale sia ripartita su tutto l'involucro esterno, questo, internamente, è suddiviso in scompartimenti, in ognuno dei quali è un pallone. Questi palloni interni possono essere semplici o provvisti di palloncino compensatore; nel primo caso il dirigibile rigido si comporta lungo la verticale come un pallone semplice, nel secondo caso come un pallone a palloncino (vedi Parte I). Nel tipo non rigido, ossia in quello caratterizzato da un involucro esterno flessibile, il pallone, come già si è detto, deve essere a palloncino compensatore, perché l'involucro possa mantenersi sempre teso e presentare quindi una forma costante.



L'interno dell'involucro può costituire una sola cavità comprendente il palloncino compensatore, oppure essere diviso in un certo numero di cavità separate da paratie, e possedere diversi palloncini compensatori. Nei grossi palloni questa suddivisione della cavità interna è vantaggiosa perché l'unica gran massa di gas che essi dovrebbero contenere se le suddivisioni non esistessero può coi suoi movimenti (provocati sia dall'inerzia sia da un diverso grado di riscaldamento delle sue parti) provocare perturbazioni nell'equilibrio del pallone. Suddividendo l'intera massa in masse più piccole le perturbazioni risultano di minore entità. Perché nei vari scompartimenti la pressione del gas non sia troppo diversa, gli scompartimenti stessi sono in comunicazione mediante valvole che si aprono automaticamente quando la differenza di pressione raggiunge un certo limite.

La divisione in scompartimenti è utile anche dal lato della sicurezza perché avvenendo che il pallone si laceri in un punto, esso non potrà sgonfiarsi troppo precipitosamente e quindi il dirigibile non scenderà a terra con troppa violenza.

La stoffa colla quale si confezionano i palloni deve essere leggera (per non consumare troppa forza ascensionale), impermeabile (per poter contenere, senza disperderlo troppo rapidamente, un gas tenuissimo come è l'idrogeno) e resistente (per resistere alle pressioni ed alle trazioni a cui viene sottoposta). Il colore esterno dell'involucro ha una grande importanza per le variazioni di temperatura del gas entro contenuto. Come è noto il nero assorbe tutti i raggi luminosi (che in generale sono anche colorifici) mentre il bianco li riflette e li riflette tanto meglio quanto più è brillante e levigato. Un involucro di colore oscuro trasporterà quindi più rapidamente il calore dell'esterno all'interno che non un involucro di color chiaro brillante e lucente. Ora ad ogni variazione della temperatura del gas interno corrisponde una variazione della forza ascensionale, e questo è un danno per la stabilità dell'equilibrio nel senso della verticale. Per questo riguardo si trovano in vantaggio i dirigibili rigidi nei quali l'H. è protetto da una triplice difesa: alluminio della carcassa esterna, strato d'aria fra carcassa e pallone, involucro del pallone.

Fino dai primissimi palloni si unì la navicella mediante l'intermediario di una rete di funicella la quale avvolgendo tutto l'involucro distribuiva sulla superficie superiore del medesimo tutto il peso della navicella. Questo sistema nei palloni sferici e liberi non portava nessun inconveniente, ma

negli affusolati e dirigibili ne mise in mostra due grandissimi: il primo derivante dal fatto che un impennaggio un po' violento del pallone poteva permettere al medesimo di sfuggire dalla sua rete; il secondo che la rete medesima, premendo sull'involucro disegnava sul medesimo tante losanghe, o tanti triangoli, quante erano le sue maglie e dava perciò alla superficie esterna del pallone l'aspetto delle comuni coperte imbottite, una superficie *bosselée*, producendo un grande attrito coll'aria. Fu necessario ricorrere ad altri sistemi i quali assicurassero maggiormente l'unione del pallone alla navicella e lasciassero liscia la superficie dell'involucro.

139). *Attacco della navicella.* Pei rigidi si comprende come non si presentino gravi difficoltà; pei semirigidi, come si è detto, la navicella è unita mediante l'intermediario di una parte rigida (la quale può essere anche snodata); pei flessibili la navicella è unita mediante semplici funi le quali, opportunamente disposte, assicurano alla navicella una certa rigidità di unione al pallone finché questi non si impenni oltre un certo limite.

140). *Piani di stabilità.* Nei dirigibili il pallone presenta una grande resistenza ed ha una piccola massa, mentre la navicella presenta una piccola resistenza ed ha una grande massa. Ne deriva che quando il dirigibile prende una certa velocità il pallone tende a rimanere indietro mentre la navicella tende a portarsi avanti. Per questo fatto la prua si innalza ed il pallone invece di presentare all'aria la sua punta, presenta anche una parte del suo ventre, la resistenza cresce, la velocità diminuisce e la punta del pallone si abbassa, oltrepassa la sua posizione d'equilibrio e quindi tende di nuovo ad impennarsi. Di qui un movimento di beccheggio che può anche divenire pericoloso. Ad attenuare questo beccheggio servono piani orizzontali fissi disposti verso poppa. Nello stesso modo si producono specialmente nelle voltate dei movimenti di rollio che si possono attenuare mediante piani (chiglie) verticali fissi.

Perciò i dirigibili presentano in genere una coda fissa costituita da superfici disposte in croce (orizzontali e verticali).

141). *Manovra nel senso orizzontale.* La manovra nel senso orizzontale si ottiene mediante l'apparecchio di propulsione e gli apparecchi di direzione (timoni).



L'apparecchio di propulsione è costituito dal motore e dall'elica (o sistema di eliche).

Il motore è del tipo ad esplosione, tipo di motore che presenta attualmente la maggiore leggerezza unitaria e che consuma una energia (la benzina) leggera e facilmente immagazzinabile. (L'energia elettrica è leggerissima ma per immagazzinarla occorrono apparecchi molto pesanti quali sono le pile e gli accumulatori). Poiché questo motore deve funzionare nelle vicinanze immediate di una considerevole massa di gas infiammabile, si comprende come siano necessari speciali provvedimenti atti ad allontanare il pericolo di incendi assolutamente disastrosi (tanto più in quanto, come è noto, il pallone deve essere aperto alla sua estremità inferiore per lasciare libera l'uscita dell'H. durante la sua dilatazione).

Le eliche, per avere un buon rendimento, debbono essere convenientemente grandi e muovere con conveniente velocità.

La velocità più conveniente delle eliche è, in generale, minore di quella del motore e perciò occorre, in genere, un sistema riduttore della velocità.

La posizione delle eliche ha una grande importanza. Come si è già visto al n. 105, sarebbe conveniente che l'asse delle eliche si trovasse all'altezza del centro di resistenza, il quale non si discosta molto dall'asse maggiore del pallone, e questo per evitare la formazione delle coppie che tende a far impennare il pallone. Solo nel tipo rigido è possibile collocare le eliche all'altezza circa del centro di resistenza, negli altri tipi le eliche si debbono situare più o meno in basso. Così facendo avviene che l'elica trascina in avanti la navicella, mentre il pallone tende a rimanere indietro. Questo tende a sollevare la sua prora sì che per navigare orizzontalmente è necessario inclinare verso il basso l'asse delle eliche od agire sui timoni di profondità. In questo modo non si utilizza, per la propulsione, tutta la forza prodotta dalle eliche e la resistenza del pallone aumenta.

Nel senso orizzontale, la direzione è fornita dai timoni orizzontali che sono piani verticali mobili e manovrabili di volontà del pilota, simili ai timoni delle navi, ma di dimensioni maggiori per adattarsi alle tenuità del mezzo sul quale debbono agire.

142). *Manovra nel senso verticale.* I grandi movimenti nel senso verticale si ottengono facendo variare le condizioni di equilibrio statico del pallone; i movimenti di minore entità si possono

ottenere mediante l'azione dei timoni di profondità, dei quali si è fatto cenno nei n. 109, 110, 111. Nella Parte I di queste nozioni abbiamo ampiamente esaminato in quale modo un pallone dirigibile possa muoversi lungo la verticale, variando il suo equilibrio statico e non vi è più bisogno di aggiungere altro. Abbiamo visto che il palloncino interno serve a compensare il restringimento del volume dell'H. durante le discese (o quando la contrazione avvenga per altre cause). Occorre, perciò, introdurre aria nel palloncino non appena l'H. accenna a contrarsi. Questo si fa mediante un ventilatore che spinge aria nel palloncino, ventilatore che, in generale, è azionato da un motore speciale e che deve potersi azionare anche a braccia nel caso di *panne* del motore. La potenzialità del ventilatore deve essere tale da potere, in ogni caso, introdurre una quantità d'aria corrispondente alla contrazione che nello stesso tempo si verifica nell'H. Per accorgersi quando occorre introdurre aria nel palloncino compensatore, si osserva la pressione dell'H. nell'involucro. Si è detto che l'involucro deve essere aperto, se ciò fosse in modo assoluto, la pressione dell'H. sarebbe perfettamente uguale alla pressione esterna. L'apertura dell'involucro è chiusa da una valvola, la quale viene aperta dall'H. interno, quando la pressione interna supera di una certa quantità quella esterna. È una specie di valvola di sicurezza che impedisce alla pressione interna di differire da quella esterna più di una certa determinata quantità. Tale sopra pressione interna serve anche a mantenere il pallone ben teso.

L'interno del pallone comunica con un manometro situato nella navicella, manometro che segna in ogni istante la pressione dell'H. Normalmente questa pressione deve essere di poco inferiore alla massima permessa dalla valvola di scappamento. Si comprende come quando l'H. per una causa qualsiasi venga a contrarsi, la pressione interna diminuisca; questa diminuzione viene segnalata dal manometro ed allora l'aereonauta incaricato mette in azione il ventilatore ed introduce aria fino a che la pressione interna non ha raggiunto nuovamente il suo valore normale.

Per i movimenti di minore entità, nel senso della verticale, come abbiamo visto, si impiegano i timoni di profondità e questo sembra il miglior sistema, per quanto ve ne siano altri che ottengono lo stesso scopo con mezzi diversi. Nei tipi Perseval e Reno-Westfaliano invece di inclinare i piani di profondità si inclinano addirittura i palloni, nel primo immettendo più o meno aria in due palloncini che

trovansi a poppa ed a prora; nel secondo, immettendo più o meno acqua in due recipienti che trovansi uno a poppa ed uno a prora. Il primo di questi sistemi esige molto tempo, il secondo ne esige meno, ma occorre portare dell'acqua che rappresenta un peso morto piuttosto considerevole.

143). *Le condizioni meteorologiche.* Oltre alle perturbazioni dovute ai movimenti irregolari dell'atmosfera (vedi numero 134) nei dirigibili altre perturbazioni si manifestano in seguito alle variazioni di temperatura e di altre condizioni meteorologiche. Il passaggio da una zona fredda ad una zona calda (dall'ombra al sole) equivale ad un getto di zavorra: il passaggio da una zona calda ad una fredda ad un getto di gas. La pioggia appesantisce il pallone di circa 100-150 grammi per metro quadrato di superficie (uno *Zeppelin*, in causa di una pioggia, può perdere quasi 1/8 della sua portata); la neve produce un sovraccarico da tre a sei volte più grande di quello della pioggia. La semplice nebbia appesantisce il pallone.

144). *Condizioni nelle quali si trova un dirigibile in navigazione.* Quanto si è detto fino ad ora vale per un dirigibile qualunque poiché tutti i dirigibili si rassomigliano differenziandosi solo per perfezionamenti o particolarità di dettaglio. Da quanto si è detto fino ad ora si accorge come la condotta di un dirigibile non debba essere né semplice né facile. Il suo moto che si svolge nelle tre dimensioni dello spazio non dipende unicamente dalla volontà del pilota il quale è invece costantemente in lotta contro mille e mille difficoltà che in ogni istante si vanno creando attorno a lui e fuori di lui. La direzione del vento che noi per semplicità abbiamo finora considerata qualunque nel senso orizzontale può anche essere variamente inclinata, ascendente o discendente, l'intensità del vento e la sua direzione possono variare in ogni istante bruscamente insieme alle condizioni atmosferiche e meteorologiche. Il pilota manovrando deve essere sempre pronto a parare alle sorprese che attorno a lui vanno macchinandosi a sua completa insaputa e che possono da un momento all'altro perturbare non solo l'equilibrio del dirigibile ma perfino tendere a mutare la sua forma. Una quantità di apparecchi delicatissimi da lui dipendono e tutti questi apparecchi esigono una attenzione costante e sostenuta. Il motore, i timoni di direzione, quelli di profondità, il ventilatore, il maneggio delle valvole e

della zavorra, ecc.

Alla dipendenza del pilota deve essere un numeroso ed attento equipaggio che vigili ai diversi apparecchi ed esegua prontamente le svariate manovre dirette ad ottenere la traslazione del mezzo fra i due punti determinati.

Apparecchio delicatissimo e fragilissimo, la vita del dirigibile è costantemente sospesa ad un filo che una distrazione del pilota può spezzare ad ogni istante.

145). *L'atterramento.* Fino ad ora abbiamo considerato il movimento nell'aria ed abbiamo visto quali e quante difficoltà esso presenti, ci resta ora a considerare l'arrivo o atterramento. Non tratteremo della partenza poiché questa possiamo ammettere *a priori* si compia con tutte le comodità e tempo permettendolo. Quando il dirigibile giunge nel punto nel quale è aspettato si comprende come non vi siano grandi difficoltà poiché in quel punto saranno naturalmente riuniti i mezzi atti a facilitargli l'atterramento.

Questa operazione diventa difficile, se non addirittura pericolosa, quando il dirigibile sia costretto a scendere in una località non predisposta, e dove non è atteso. In tal caso l'atterramento di un dirigibile ha molti punti di contatto coll'atterramento di un pallone libero.

Quando il dirigibile sia costretto a scendere, il pilota se può cercherà di manovrare in modo che la discesa avvenga su di un terreno sgombro di ostacoli aiutandosi ove occorra col *guiderope*, che è una lunga corda che si lascia pendere dalla navicella e scorrere sul terreno, e cercando di ancorarsi, il che si fa con un'ancora adatta unita ad una corda e che si getta dalla navicella. Ancorato il pallone si fa uscire del gas in modo che poco alla volta la navicella scenda a terra e quindi s'incomincia lo scarico del pallone (persone) avendo l'avvertenza di diminuire proporzionalmente la forza ascensionale e di assicurare il dirigibile.

Tutte queste operazioni, tutt'altro che semplici, presuppongono tuttavia una certa capacità di manovra ed un movimento d'aria non molto intenso, e diventano sempre più difficili al diminuire della capacità di manovra ed all'accrescersi dell'intensità del vento.

Se il pallone scende rapidamente non si ha molta libertà di scelta circa il terreno sul quale atterrare che bisogna accettare quale si presenta; se l'ancora non morde bisogna impedire che il pallone trascini la navicella sugli ostacoli del terreno e questo non

si può ottenere che sgonfiando rapidamente l'involucro mediante la lacerazione; se il vento è violento e l'ancora morde, nel momento in cui questo avviene tutto il dirigibile riceve una scossa formidabile poiché viene a spegnersi tutta la quantità di moto che lo animava, poi il pallone viene rovesciato verso terra dall'andare contrastante del vento e dell'ancora.

In complesso può dirsi che il dirigibile per atterrare con sicurezza deve essere aiutato da terra.

146). *Il dirigibile in stazione.* Nelle stazioni usuali il dirigibile deve essere ricoverato in apposito *hangar*. L'entrata e l'uscita dagli hangars non è scevra di difficoltà quando il vento è sensibile ed investe l'hangar in una direzione normale o quasi al suo asse maggiore. Per uscire od entrare comodamente in un hangar bisognerebbe che questo fosse orientato secondo il vento. E questo lo si comprende facilmente se si pensa ad un vento che abbia direzione normale all'asse dell'hangar, vento che naturalmente investe di fianco il dirigibile che entra o esce dall'hangar stesso. A questa spinta del vento sul fianco del dirigibile bisogna opporsi affinché il dirigibile non sia sbattuto contro la parete opposta dell'hangar. Per evitare questo inconveniente si costrussero hangars galleggianti (Zeppelin-Lago Costanza) orientabili secondo il vento, od hangars piccoli attorno ad un perno centrale, pure orientabili secondo il vento per mezzo di appositi meccanismi.

Ma quando il dirigibile non può raggiungere il proprio hangar è giuoco forza che si adatti a farne a meno. Allora esso deve essere ancorato a terra, in uno spazio sgombro da ostacoli ed in modo che il dirigibile stesso si orienti secondo il vento, come una banderuola. Orientandosi secondo il vento il dirigibile presenta al medesimo la minima presa e quindi lo sforzo da fare perché non sia strappato dagli ormeggi non è eccessivamente considerevole. Se invece il dirigibile ormeggiato in modo da presentare il fianco al vento questo lo spinge con una forza molto più grande ed alcune volte tanto grande da spezzare gli ormeggi e da trascinare il dirigibile alla catastrofe come avvenne per la *Patrie* ed altri.

147). *I rifornimenti.* Come si è visto il dirigibile, durante un'ascensione consuma zavorra, gas, e materiale di consumo del motore. La zavorra ed i materiali di consumo del motore sono rifornimenti facili, più difficile è quello del gas, s'intende, sempre

quando il dirigibile sia costretto a scendere là dove non è atteso. Per riprendere l'ascensione dopo un atterramento è quasi sempre necessario un rifornimento di gas, che non è facile trovare sul posto o nelle vicinanze. Nelle stazioni predisposte per dirigibili l'H. viene prodotto per mezzo di apparecchi speciali oppure si trova immagazzinato entro bombole speciali dove trovasi fortemente compresso. Sotto questa forma può farsi il rifornimento quando il dirigibile scenda in un punto non precisato, trasportando le bombole dal magazzino al luogo dove è avvenuto l'atterramento. Perché questo rifornimento non tardi troppo è necessario che il magazzino non si trovi troppo lontano e siccome il punto di atterraggio forzato può essere qualunque è utile che molto presto i rifornimenti siano sparsi nel territorio sul quale si vuol eseguire la navigazione aerea per mezzo dei dirigibili.

148). *Raggio di azione.* È la distanza alla quale può recarsi il dirigibile conservandosi la possibilità di ritornare al punto di partenza. Stante la gran difficoltà dei rifornimenti e la quasi necessità di hangars nelle soste questo stato è importantissimo, specie poi se si considera l'azione dei dirigibili in tempo di guerra.

Nel caso in cui il dirigibile sia impiegato con calma assoluta di atmosfera il raggio d'azione è uguale alla sua *velocità propria* per la metà della *massima durata possibile del viaggio*. Così un dirigibile che abbia una velocità propria di 50 km. e possa viaggiare per 10 ore avrà un raggio di azione di 250 km. Questo è un limite massimo al quale è prudente non avvicinarsi tanto, poiché anche partendo con calma assoluta nulla assicura che in 10 ore il vento non si alzi.

Per trovare un raggio di azione pratico è necessario tener calcolo della massima velocità del vento col quale si ritiene che il dirigibile possa azzardarsi al viaggio, e supporre che tale vento sia favorevole nell'andata o nel ritorno e viceversa.

Sia, per esempio, la velocità propria al dirigibile 50 km. e si supponga che esso si arrechi a partire con un vento di 25 km. Quale sarà il suo raggio di azione, dato che il vento di 25 km. gli sia favorevole nell'andata e sfavorevole nel ritorno? Nell'andata la sua velocità sarà di km.  $50 + 25 = 75$ , nel ritorno invece di km.  $50 - 25 = 25$ .

La velocità dell'andata sarà quindi tre volte quella del ritorno e quindi il viaggio di andata verrà eseguito tre volte più presto di quello di ritorno. Siccome tutto il viaggio dura 10 ore, il dirigibile ne impie-



gherà 2 1/2 per l'andata e 7 1/2 (tre volte tanto per il ritorno). E di fatto in due ore e mezzo a 75 km. all'ora coprirà km. 187,5 che ricoprirà in sette ore e mezzo colla velocità di 25 km. all'ora. Il raggio di azione si riversa quindi a km. 187,5 e la velocità a km. 37,5.

Praticamente il raggio d'azione si riduce ancora e nel caso sopra accennato non dovrebbe oltrepassare i 150 km.

Da quanto si è detto si vede come il raggio di azione dei dirigibili risulti praticamente piccolo (nel caso preso per esempio esso è di 150 km. per un dirigibile che può navigare per 10 ore alla velocità propria di 50 km. all'ora).

149). *Predisposizione della superficie.* Qualora su di una data superficie si intendesse fare della navigazione aerea per mezzo di dirigibili, navigazione che presentasse una certa sicurezza, sarebbe necessario predisporre la superficie stessa in modo che i dirigibili impiegati, al termine di ogni tappa, potessero trovare ricovero e rifornimenti. Occorrerebbero insomma delle specie di stazioni lungo la linea.

A quale distanza? La massima distanza per le stazioni dovrebbe essere quella che il dirigibile può coprire col massimo vento frontale. Per un dirigibile di velocità 50 km., che si azzardi uscire con un vento contrario di 25 km. e possa viaggiare 10 ore, la massima distanza - teorica - fra le stazioni dovrebbe essere di km. 250. La prudenza consiglierebbe di non superare i 200 km.

Non meraviglia la piccola cifra: abbiamo detto che prudenza lo consiglia. Questo non vuol dire che un dirigibile come quello citato non possa raggiungere una stazione lontana 1000 km. da quella di partenza. Non gli occorre che avere un vento favorevole di 50 km. Ma la prudenza ha l'abitudine di tener conto dei casi più sfavorevoli.

150). *Durata del viaggio ininterrotto.* Per un dirigibile è quasi necessario che il viaggio non venga interrotto e cioè che il suo motore funzioni, ininterrottamente, per tutta la durata del viaggio.

Una panne del motore può allungare considerevolmente la durata del viaggio ed apportare conseguenze disastrose. Prendiamo il caso precedentemente considerato: Dirigibile con velocità propria 50 km. all'ora, vento favorevole nell'andata è contrario al ritorno di 25 km. Supponiamo che il dirigibile compia regolarmente il viaggio di andata, esso alla fine di questo si troverà a km. 187,5

dal suo «hangar». Supponiamo che per le prime due ore del suo viaggio di ritorno tutto vada bene, poiché la sua velocità è di 25 km. si sarà avvicinato all'«hangar» di 50 km. sarà cioè a 137,5 km. da esso. In questo momento avviene una panne al motore per riparare la quale occorrono due ore. Durante questo tempo il dirigibile è in balia del vento, che essendo di 25 km. lo trascinerà indietro di 50 km. e cioè al punto di partenza del viaggio di ritorno. Riattivato il motore vi sono ancora 187,5 km. da percorrere, ma invece di aver disponibili 7 ore e 1/2 di viaggio ne rimangono solo 5 1/2 che alla velocità di 25 km. permettono di compiere km. 137,5 perciò il dirigibile non potrà più ritornare al proprio «hangar» e sarà costretto a discendere in campo aperto.

Se il vento è di fianco l'influenza dell'arresto del motore non è meno pernicioso. Si supponga un dirigibile, con 54 km. di velocità propria e con un vento di fianco di 45 km., che deve compiere un percorso di 60 km. (in quelle condizioni potrebbe essere coperto in due ore) e che a metà percorso si produca un arresto esigente un'ora di riparazione. Il dirigibile che era già giunto a 30 km. dal punto di arrivo, al riprendersi del viaggio si troverà spostato dalla sua direzione di 43 km., dovrà marciare molto più contro vento e percorrere una distanza di circa 60 km. con la velocità di 10 km. all'ora. Impiegherà quindi 6 ore alle quali occorre aggiungere un'ora del viaggio precedente ad un'ora di riparazione. L'arresto del motore ha dunque fatto sì che il viaggio il quale poteva compirsi in due ore ne ha necessitato otto e cioè quattro volte tanto.

La durata massima di un viaggio ininterrotto dipende dunque in modo essenziale dal tempo che il motore può funzionare senza interruzione, tempo che per i motori ad esplosione non è eccessivo e che può calcolarsi da 15 a 20 ore. Se dunque un dirigibile dovesse fare viaggi di lunga durata sarebbe necessario munirlo di almeno due motori.

Il motore consuma benzina, grassi, acqua. Questi materiali debbono essere trasportati dal dirigibile e quindi la portata del dirigibile limita la durata del viaggio.

Indipendente dal peso dei materiali di consumo la portata del dirigibile limita la durata del viaggio perché se questa supera un certo numero di ore è necessario poter dare il cambio al personale. Stante il grande numero di meccanismi esistenti su di un dirigibile e stante l'attenzione sostenuta che ogni apparecchio esige è necessario un personale



piuttosto numeroso al quale deve essere dato il cambio prima che sia esaurito. Un dirigibile che non possa portare che una muta di personale non può viaggiare oltre un determinato numero di ore che dipende dalla forza umana (1).

La durata del viaggio dipende anche dalla altezza alla quale si intende navigare. Più alto si vuole navigare, più zavorra bisogna portare, meno peso utile per la durata del viaggio resta disponibile. Ed infine la durata del viaggio diminuisce quando si vogliono portare seco materiali inerti (quali proiettili) e questo per la ragione dianzi accennata. Il raggio di azione di un dirigibile, indipendentemente da altre condizioni, cresce crescendo la portata del dirigibile stesso, ma cresce in ragione molto minore della portata.

151). *Grandezza dei dirigibili*. Teoricamente non vi sono limiti che anzi il dirigibile si avvantaggia ad essere grosso. Ma praticamente si comprende come la costruzione diventi sempre più difficile e complessa quanto più le dimensioni crescono. Esistono dirigibili piccoli, medie e grandi. Nella prima categoria si possono classificare quelli di cubatura inferiore ai 2000 m<sup>3</sup>, nella seconda quelli di cubatura dai 2000 ai 5000 m<sup>3</sup>, nella terza quelli di cubatura oltre i 5000 m<sup>3</sup>.

152). *Hangars e accessori*. È pericoloso per un dirigibile stationare all'aperto e perciò è necessario provvedere di hangar ogni stazione di dirigibili. [seguono una diecina di righe illeggibili] [...]. In fine il personale sarà costituito dall'equipaggio del dirigibile, dalle maestranze addette alle officine di produzione dell'H. e dal personale occorrente per le manovre di lancio e di allenamento. Come si vede da questi brevi cenni l'organizzazione di una stazione per un dirigibile è vasta e complessa, ma d'altra parte indispensabile perché il dirigibile e la sua stazione formano un tutto indivisibile. Così essendo, quando si debba calcolare il costo di un dirigibile è necessario unire al costo del dirigibile propriamente detto quello di tutta la stazione che ne forma parte integrante.

153). *Come si può giudicare un dirigibile?* È una questione piuttosto imbarazzante, ed alla quale non si può rispondere che distinguendo. Il dirigi-

bile può considerarsi come fino a se stesso oppure in rapporto a servizi che è destinato a rendere. Come fine a se stesso non va considerato come un velatore qualsiasi [seguono una diecina di righe illeggibili].

[...] quel dirigibile che ha più facilità di vincere il vento e perciò che possiede una maggiore velocità propria ed una maggiore facilità di manovra, una più grande facilità di spiccare il volo e di atterrare. Come mezzo non è mai possibile giudicarlo a priori. Necessita, caso per caso, esaminarlo in confronto delle condizioni alle quali deve soddisfare per essere atto a prestare il suo speciale servizio, condizioni che *debbono o possono* essere sempre definite indipendentemente da qualsiasi concetto aeronautico. Ed il definirle riesce facile pur che si possieda chiara coscienza dello scopo che si vuol raggiungere.

154). *Caratteristiche del dirigibile*. Da tutto questo quello che abbiamo detto sul tipo dirigibile - e che si adatta a qualunque dirigibile - possiamo trarre alcune conclusioni d'ordine generale:

a) *Il dirigibile è un apparecchio complesso, delicato e fragile*. Rappresenta la geniale concretazione dell'unione teorica di un grande volume di gas più leggero dell'aria con un peso corrispondente di materiali solidi fissi ed in movimento. L'idea è ardita, ardita l'attenzione, non può non essere ardito il risultato.

b) *La manovra di un dirigibile nell'aria è complessa, delicata, difficile, richiede una costante attenzione, una pronta energia e rapide risoluzioni*. Nel numero precedente noi abbiamo visto quante e quanto svariate possano essere le cause di perturbamento dell'equilibrio di un dirigibile.

c) *Il dirigibile è legato alla superficie*. Nella terza parte di questo studio abbiamo dimostrato come un aereo qualunque non possa dirigersi se non ha punti di riferimento sulla superficie. Questo naturalmente vale anche per il dirigibile e rappresenta un primo legame. In questa parte abbiamo visto quali e quanti siano le difficoltà ed i pericoli dell'atterramento in luoghi non predisposti, come il raggio di azione non possa essere mai molto grande, come non possa esser molto lungo il viaggio del dirigibile su superficie predisposta, ecc. Questi sono altrettanti legami che vincolano alle superfici l'azione del dirigibile.

d) *L'arresto del motore rappresenta un grave inconveniente, qualche volta un pericolo* (v. n. 150).

(1) Da questo punto, e fino al paragrafo n. 157, il testo conservato presenta a tratti difficoltà di interpretazione e lacune. (N.d.C.)

e) Il dirigibile è apparecchio di grave costo sia per se stesso, sia per il complesso degli accessori che esige (v. n. 152).

## PARTE QUINTA

### IL TIPO AEREOPLANO

155). *Il concepimento.* Nel 1864, Nadar pubblicò nella *Presse* un articolo, ormai famoso nella storia dell'aereonautica, che principiava colle seguenti parole: «*ce qui a tué, depuis quatre-vingts ans, tout à l'heure qu'on la cherche, la direction des ballons, ce sont les ballons*».

Le idee di Nadar e dei suoi seguaci furono accolte col sorriso dalla scienza ufficiale d'allora che sosteneva esser la capacità del volo degli uccelli dovuta ad un certo non so che di ancora sconosciuto e che sottraevasi alle leggi meccaniche conosciute. Ma i precursori procedettero serenamente nella loro strada e la teoria delle macchine volanti sorse prima che alcuna di esse potesse realmente elevarsi nell'aria.

Come già si disse, perché un apparecchio aereo più pesante dell'aria possa elevarsi nell'aria è necessario che possa seco elevare il motore che deve produrre, direttamente o dipendentemente, la forza sostentativa, deve quindi esistere una relazione fra il peso del motore e la forza da questo prodotta. La risoluzione del più pesante si riduceva perciò alla risoluzione del problema dei motori leggeri. Non appena il peso unitario (peso per HP) dei motori discese al di sotto di un certo limite l'aereo più pesante incominciò a spiccare il volo.

I piccoli apparecchi, i modellini, i giuocattoli furono i primi ad innalzarsi ed essi furono di tutte le forme e di tutti i tipi; elicotteri, ornitotteri, aereoplani; ma si pote passare agli apparecchi più pesanti, capaci di trasportare l'uomo, solo quando l'industria pote fornire i modernissimi e leggerissimi motori a scoppio. Nel 1898, M. Banel-Rivet scriveva: «Che cosa è in sostanza un aereoplano? Semplicemente un sistema formato di una *superficie sostentatrice* al tempo stesso vasta, leggiera e rigida e di una *navicella* col suo motore, sistema al quale, per renderlo manovrabile, è sufficiente adattare due *timoni*: il primo: il *timone di direzione*, verticale; il secondo: il *timone di profondità* orizzontale, quest'ultimo destinato più particolarmente a funzionare come la *coda degli uccelli*...».

E ancora: «L'aereoplano si impone dunque tanto

teoricamente come sperimentalmente: semplicità, sicurezza, rapidità, tutto si trova riunito nel suo impiego. Si trovi un motore nel tempo stesso leggero e potente capace di fornire un cavallo per 10 kg. di peso durante un certo numero di ore e la *metà del problema* sarà risolta. Solo la metà, perché tutto induce a creder che risolto il problema dinamico si imponga un problema statico (l'equilibrio specie trasversale) forse altrettanto difficile».

Queste parole provano, dunque, come l'uomo concepì completamente il meraviglioso apparecchio prima ancora di possedere i mezzi di attuarlo. La storia dell'aviazione pratica è storia di ieri ed è inutile allungare ancora questo studio per ricordarla.

156). *L'aereoplano e gli animali volanti.* La natura ha risolto il problema del volo col sistema del più pesante dell'aria e, colla consueta signorilità di mezzi, lo ha risolto in mille guise differenti.

Dal volo della zanzara al volo dell'aquila si procede per una serie ininterrotta di gradazioni e di metodi di volo, sì che l'uomo, quando volle imitare la natura si trovò nell'imbarazzo della scelta.

Nell'imitazione della natura bisogna sempre tener presente che fra la natura e la macchina corre e correrà sempre una differenza che non potrà mai colmarsi, differenza che consiste nell'essere l'animale provveduto di coscienza e volontà propria, mentre non sarà mai possibile fornire una macchina di coscienza e di volontà.

Per asservire un animale ai nostri bisogni è sufficiente riuscire a sovrapporre alla sua la nostra volontà ed è quanto appunto noi facciamo col cavallo. Per impiegare una macchina è necessario invece poterle comunicare la nostra volontà, rendendosi coscienti dei suoi bisogni.

L'animale da noi asservito, per quanto subisca la nostra volontà non abdica completamente alla sua e rimane cosciente, sì che non è sempre necessario che la nostra, diremo così, conduzione sia presente; se essa in qualche momento si rallenta o scompare, subentra e provvede la conduzione autonoma dell'animale. Così noi vediamo i carrettieri pacificamente addormentati sui loro carri tranquillamente viaggianti nella notte, mentre sappiamo che la minima distrazione di uno *chaffeur* può provocare una rovina.

La differenza essenziale fra l'uccello e la macchina volante rimarrà adunque sempre quella riguardante conduzione [seguono una diecina di righe illeggibili].

L'imitazione pura e semplice della natura non può condurre a risultati veramente pratici. La natura dispone di mezzi che noi non abbiamo. Se noi osserviamo un animale vediamo che tutti i suoi movimenti vengono eseguiti per mezzo della macchina più elementare: la leva. Ma queste leve sono messe in moto da muscoli comandati da nervi. In meccanica abbiamo la leva, ma ci mancano i muscoli e i nervi, non ci è possibile, quindi, produrre che movimenti molto semplici.

Nessuno immaginò mai, per percorrere la superficie terrestre, di costruire una macchina simile al cavallo; se una tale macchina si costruisse, ben difficilmente essa manterrebbe il suo equilibrio sulla via più piana e meglio lastricata. Così non è possibile costruire un uccello meccanico, e l'aereoplano rassomiglia all'aquila, presso a poco come l'automobile al cavallo.

Questo ho voluto dire perché è bene evitare i facili confronti che possono essere dannosi.

157). *L'aereoplano*. Come abbiamo già visto, l'aereoplano è formato da superfici portanti [seguono una diecina di righe illeggibili].

158). *Il lancio*. Perché l'aereoplano possa librarsi nell'aria è necessario che possieda una certa velocità che deve venire acquistata sulla superficie. Per mezzo del proprio apparato propulsore l'aereoplano si trascina sul terreno tenendo il proprio timone di profondità diretto in modo che non possa elevarsi. Non appena l'aviatore ritiene di aver raggiunto la velocità necessaria, dispone il timone di profondità per elevarsi e l'apparecchio si solleva. Si comprende come sia un vantaggio quello di potersi elevare percorrendo sul terreno la minima distanza.

159). *Il volo*. Il volo viene eseguito nello spazio e cioè secondo le tre dimensioni. L'aviatore ha sotto mano gli organi di comando degli apparecchi di direzione, di profondità, di stabilizzazione laterale e dell'apparecchio motore.

Gli organi di comando nei vari tipi sono svariati, ma in tutti si tende a rendere la manovra semplice, automatica, quasi istintiva. Supponiamo, per esempio, che gli organi di comando degli apparecchi di direzione, di profondità di stabilizzazione laterale siano riuniti in una colonna a volantino - simile a quello degli automobili - mobile in tutte le direzioni, che quando si giri il volante verso destra venga prodotto il cambio [...] quando si sposta la colon-

na del volantino verso destra si tenda ad abbassare l'ala destra e viceversa. Allora la manovra risulterà quasi istintiva.

Volando orizzontalmente ed in equilibrio per girare a destra, basterà girare il volantino verso destra, volendosi innalzare, l'aviatore istintivamente porta il corpo indietro, inclina verso di sé la colonna del volantino e l'aereoplano si innalza, volendo rimettere in equilibrio, quando l'ala sinistra si inclina verso terra, l'aviatore porta istintivamente il corpo verso destra ed inclina verso destra la colonna del volantino producendo l'effetto voluto. Naturalmente tutti questi movimenti sono più facili a descriversi che ad eseguirsi, ma si comprende come la pratica debba poco alla volta ridurli a movimenti di abitudine.

160). *L'atterramento*. Per ben atterrare è necessario giungere a terra in direzione quasi parallela alla superficie. Quanto più piccolo sarà l'angolo di incidenza sul terreno, tanto più lieve sarà l'urto di atterramento. Poiché l'aereo tocca il terreno ancora animato di una certa velocità, questa velocità deve essere spenta percorrendo un certo tratto sulla superficie. È conveniente che questo tratto sia il più breve possibile perché quanto più sarà breve tanto più sarà facile trovare terreni adatti all'atterramento.

161). *Condizioni nelle quali si trova un aereoplano in navigazione*. Un aereoplano in navigazione trovasi permanentemente in una condizione di equilibrio instabile e che non si può mantenere che con la continua azione correttiva dell'aviatore. Questa continua correzione esige una attenzione speciale e sostenuta, una rapida percezione ed un provveder pronto, poiché il vento gli tende continuamente insidie difficilmente prevedibili. Tutta la condotta dell'aereoplano si riversa su di una sola persona la quale a tutto deve provvedere con la rapidità del pensiero.

162). *L'aereoplano in stazione*. È utile sia ricoverato al coperto ma non è necessario in modo assoluto. Quando debba stazionare lungamente è sufficiente una tettoia per proteggerlo.

163). *I rifornimenti*. Si riducono alla benzina, ai grassi ed olii necessari pel motore, rifornimenti che, oggi, si trovano quasi dovunque.

164). *Raggio di azione*. Se vogliamo intendere per



raggio d'azione la distanza alla quale può recarsi l'aereoplano conservandosi la possibilità di ritornare al punto di partenza, senza scalo, dobbiamo ripetere le considerazioni fatte per il dirigibile. La massima durata possibile del viaggio dipende dalla energia dell'aviatore e dalla quantità di benzina che è possibile trasportare.

Ma se il terreno è favorevole e cioè se lungo il percorso si possono trovare luoghi di atterramento il raggio d'azione può essere prolungato per la facilità dei rifornimenti. Su di un terreno propizio l'aereoplano atterra e riparte senza bisogno di nessun aiuto ed è di facile rifornimento; perciò la durata di un viaggio, in buone condizioni di superficie, può diventare illimitata, ed illimitato il raggio d'azione.

165). *Le panne al motore.* Può arrecare inconvenienti gravissimi od essere innocua. Un buon aviatore con un buon aereoplano, producendosi una panna al motore, può sempre scendere con un volo plané - a meno di circostanze eccezionali di atmosfera - e scegliere il punto sul quale atterrare in un certo raggio la cui grandezza dipende dalla altezza alla quale trovavasi al principio della discesa. Tutto sta che in questo raggio si trovi un luogo propizio all'atterramento. La prudenza consiglia quindi evitare le zone precluse all'atterramento anche, se occorre, facendo un giro più largo. Il pericolo delle panne ai motori va man mano diminuendo col perfezionarsi dei motori.

166). *Grandezza degli aereoplani.* Teoricamente non vi è limite, ma praticamente è facile prevedere che gli aereoplani rimarranno sempre piccoli di fronte ai dirigibili. Recentemente un aereoplano riuscì a compiere il *tour de force* di sollevare 10 persone, siamo sempre però in un ordine di grandezza ben differente dalle 10-15 tonnellate sollevabili coi grandi dirigibili.

167). *«Hangars» ed accessori.* Come si disse per gli aereoplani sono sufficienti *hangars* semplicissimi. Le officine di riparazione comprendono quelle di riparazione ai motori e quelle di riparazione al telaio. L'organizzazione di tali *hangars* non è complessa.

168). *Come si può giudicare un aereoplano?* Indipendente dall'uso che si vuol fare di esso, volerà meglio quell'aereoplano che si eleva ad altezze con maggiore facilità, che esegue più sta-

bilmente il volo plané, che presenta più attitudine a variare la propria velocità di volo.

169). *Caratteristiche dell'aereoplano.* Da quanto venne esposto fino ad ora sul tipo aereoplano - e che si adatta a qualunque aereoplano - possiamo trarre alcune conclusioni di ordine generale.

a) *L'aereoplano è un apparecchio semplice, ma costituito di organi delicati e fragili;*

b) *La manovra di un aereoplano nell'aria è semplice, ma delicata; richiede una costante attenzione, una pronta precisione e rapida risoluzione.*

c) *L'aereoplano è legato alla superficie, ma meno strettamente del dirigibile.*

d) *L'arresto del motore può essere innocuo o rovinoso, a seconda del terreno, sul quale è costretto ad atterrare.*

e) *L'aereoplano è apparecchio di poco costo, sia per se stesso, sia per la semplicità degli accessori che esige.*

## PARTE SESTA

### PARAGONE FRA I DUE MEZZI

170). *Scopo della locomozione aerea.* Lo scopo della locomozione aerea è quello di trasportare, attraverso l'aria, un grave da un punto all'altro della superficie terrestre, presa quest'ultima nel suo più largo significato.

Quali requisiti devono possedere i sistemi di locomozione aerea per soddisfare al loro scopo? I requisiti della locomozione aerea non sono e non possono essere diversi da quelli della locomozione terrestre od acqua perché, a meno del mezzo sul quale od attraverso al quale si svolgono, gli scopi sono identici.

Tali requisiti si possono così classificare:

a) Che il trasporto possa effettuarsi a nostra volontà, e cioè nel momento in cui crediamo meglio.

b) Che il trasporto possa effettuarsi con sicurezza.

c) Che il trasporto possa effettuarsi fra due punti della superficie comunque distanti fra di loro.

d) Che il trasporto possa effettuarsi con un peso qualunque.

e) Che il trasporto possa effettuarsi nel tempo possibile e con la massima economia.

171). *Caratteristica della locomozione aerea.* È quella di non essere necessaria. Di fatto, fra due



punti situati sulla superficie terrestre si può sempre eseguire un trasporto per via terrestre ed acqua o per via terrestre od acqua, e non vi è nessun punto della superficie che sia possibile raggiungere unicamente per via aerea.

Questa non necessità della locomozione aerea indica che la medesima si presenta al mondo non a soddisfare un bisogno ma a sostituire altri mezzi già esistenti. Perché la sostituzione sia possibile è necessario che il nuovo tipo di locomozione presenti dei vantaggi sui vecchi.

172). *Criterio relativo allo sviluppo della locomozione aerea.* L'unico criterio logico che deve servire di guida a chi voglia studiare come verrà sviluppandosi la locomozione aerea è dunque il seguente: «La locomozione aerea si svilupperà là dove presenterà dei vantaggi sulla traslazione per via terrestre od acqua». Per studiare quali possono essere i vantaggi della locomozione aerea sulle altre bisogna naturalmente scendere alla considerazione degli scopi speciali alla quale si può adibire.

173). *La locomozione aerea in linea generale* si manifesta, se noi consideriamo i requisiti di cui al n. 170, inferiore agli altri tipi.

174). *La locomozione aerea a scopo commerciale e industriale.* Si può subito affermare che non si svilupperà certamente in questo senso, per una ragione essenziale che molto probabilmente sussisterà sempre e cioè perché essa è e sarà molto facilmente sempre più costosa degli altri metodi di trasporto. Senza contare la poca sicurezza del trasporto questo esige una spesa superiore perché, qualunque sia il sistema, è necessario vincere, non solo le resistenze che si oppongono al movimento, ma anche il peso stesso del corpo. Sulla terra e sull'acqua i corpi che noi facciamo viaggiare sono sostenuti gratuitamente, nell'aria è necessario che noi li sosteniamo in un modo o nell'altro, dinamicamente o staticamente.

175). *La locomozione aerea a scopo sportivo.* È, lo sport, il campo nel quale la locomozione aerea si svilupperà liberamente ed ampiamente. Ed in questo caso, *sport* deve intendersi nel suo significato più ampio e generale e cioè nell'esplicazione di tutte quelle azioni che non hanno un risultato economico diretto per le quali cioè si tiene in minor calcolo il rischio.

176). *La locomozione aerea in guerra.* La guerra non è che la sublimazione di tutti gli *sports* ed il rischio in guerra è preponderante, perciò la locomozione aerea può svilupparsi ampiamente nell'uso di guerra.

177). *I due mezzi a confronto.* Considerata la locomozione aerea in generale possiamo considerare partitamente confrontandoli i due mezzi coi quali siamo in grado di effettuarla: dirigibile ed aereo. Come abbiamo visto nelle precedenti parti del presente lavoro e come gli avvenimenti di questi ultimi anni ci hanno chiaramente dimostrato il dirigibile, primo mezzo in ordine di tempo atto a solcare l'atmosfera, è andato lentissimamente perfezionandosi, mentre l'aereo, ultimo nato, è venuto a perfezionarsi con rapidità meravigliosa. Questo fatto dipende essenzialmente da due cause, una è quella già indicata (vedi n. 100), causa assolutamente meccanica la quale fa sì che un perfezionamento del dirigibile corrispondente alla serie dei numeri ordinali produce nell'aereo un perfezionamento corrispondente alla serie dei cubi degli stessi numeri, l'altra è quella che dipende dal grave costo del dirigibile in confronto con quello dell'aereo.

Colla somma che è necessaria per costruire ed sperimentare un solo dirigibile si possono costruire e sperimentare una cinquantina di aeroplani. Lo sport in dirigibile è un lusso che non possono permettersi che i miliardari o gli Stati. Di qui deriva che mentre attorno agli aeroplani lavorano molte e molte persone, attorno ai dirigibili si raccoglie un numero minore di gente. Ora, se pure l'idea può essere il parto di un solo genio, il perfezionamento non è che il risultato del lavoro assiduo, costante e tenace di molte e molte intelligenze tutte arrecanti, sia pur piccolo e modesto, il loro contributo. Ed è a questo lavoro assiduo, costante e tenace che noi dobbiamo le sorprese che ogni giorno ci arreca l'aereo.

178). *La perfezionabilità.* Tutto quello che l'uomo produce, non essendo perfetto è perfezionabile. Ma perfezionabile non vuol dire affatto che alla perfezione non vi siano limiti, il limite esiste sempre ed è appunto lo stato perfetto che come tale è irraggiungibile. Per esempio supponiamo di avere costruito una dinamo col rendimento del 90%. Questa dinamo è naturalmente perfezionabile, ma siccome la dinamo perfetta dovrebbe dare il rendimento del 100%, la

perfettibilità della dinamo ora costruita è, al limite, del 10%.

Di conseguenza le cose prodotte dall'uomo sono tanto più perfettibili quanto più sono lontane dalla perfezione, in altre parole una dinamo col rendimento del 50% è più perfettibile di una col rendimento del 90%. Fra i due mezzi quale è più perfettibile, il dirigibile o l'aereo? Evidentemente quest'ultimo e, se il ragionamento non è sufficiente, i fatti lo provano ogni giorno.

179). *I vizi d'origine*. Una macchina a vapore per quanto la si perfezioni dovrà pur sempre essere provvoluta del generatore del vapore; questo generatore sarà pur sempre un vizio d'origine quando si paragoni, per esempio, la macchina a vapore al motore a scoppio. Il vizio d'origine del dirigibile è il pallone. Comunque lo si consideri perfezionato, il dirigibile dovrà pur sempre la sua forza ascensionale all'H. (f.a. che rimarrà costante nei secoli) e quindi sarà sempre un apparecchio oltremodo voluminoso e fragile.

«Que l'on se reporte, pour juger la question avec impartialité, aux multiples transformations par lesquelles a dû passer la machine à vapeur, dont les progrès ont été si lents jusqu'à James Watt, qui, par le dispositif aussi simple que général du tiroir, a créé la machine à double effet et, du coup, changé la face du monde. Peut-être n'est-il pas éloigné le moment où la navigation aérienne recevra une impulsion analogue, aussi fertile en conséquence de tous genres! Ce sera vraisemblablement, comme nous l'avons dit, le plus lourd que l'air qui triomphera: le problème est difficile, mais non insoluble». Così scriveva Banet-Rivet nel 1898 e i Wrights furono il Watt dell'aereonavigazione. Nel 1910 MM. Painlevé e Borel scrivono:

«... Munendolo di un motore (il pallone sferico) ed allungandolo in forma di pesce, Krebs e Renard, nel 1884, lo fornirono di direzione, o almeno, gli permisero di dirigersi in una certa misura. Malgrado i progressi realizzati da allora, chi non vede essere questa una soluzione bastarda e provvisoria? Su di un pallone, come sopra un dirigibile, l'uomo non vince il proprio peso che *ens'accrochant* a una enorme massa di gas più leggero dell'aria. Ma quale imbarazzo un simile sostegno, gigantesco, molle, flaccido, inerte, vulnerabile e porgente una presa quasi irresistibile al minimo movimento dell'aria.

«... Ma un fatto certo è che il dirigibile non ci riserva più alcuna sorpresa. I suoi difetti sono irrimedi-

bili. Gli occorreranno sempre degli *bangars* immensi, la sua manovra sarà sempre estremamente delicata; la sua uscita ed il suo ritorno sempre pericolosi, esigeranno sempre un personale considerevole. Le sue velocità attuali non potranno essere notevolmente sorpassate.

«Esistono attualmente dei dirigibili che fanno 16 metri al minuto secondo e cioè circa 58 km. all'ora, in circostanze favorevoli. È quasi il limite della loro velocità.

«Bella velocità, che loro permette di uscire sempre quando il vento non superi i 16 metri al secondo. Errore: un vento di 16 metri al secondo si accompagna sempre con violenti *remous qui bousculeraient l'énorme appareil*.

«Di fatto, finora, noi non crediamo che un dirigibile abbia affrontato impunemente un vento di 10 metri al secondo. Ora gli aereoplani hanno volato con venti più impetuosi e le loro velocità raggiungono e sorpassano di già gli 80 km. all'ora e cioè i 22 metri al secondo.

«Questa è anche l'opinione di coloro che hanno realizzato o perfezionato i dirigibili. Allorché Renard, giovane capitano del genio, metteva un motore sul pallone *La France*, fremeva per l'impazienza di non possedere il motore abbastanza leggero che gli permettesse di attaccarsi al problema definitivo, al più pesante dell'aria. Secondo lui, solo il più pesante dell'aria, coi suoi organi sottili, nel tempo stesso resistenti ed elastici, colle sue dimensioni ristrette, poteva permettere all'uomo di rivaleggiare coll'uccello».

Il vizio d'origine del dirigibile è nella sua stessa essenza, nel sistema statico usato per ottenere la sustentazione.

Presenta l'aereo anch'esso un vizio originale che ponga il «veto» al suo ulteriore perfezionamento? Non sembra. Alcuni affermano che dipendendo la sustentazione dinamica dall'andare del motore, tale sustentazione è incerta. Se i motori non fossero perfezionabili questo sarebbe un grave peccato d'origine; ma i motori, specie riguardo al loro funzionamento, vanno perfezionandosi ogni giorno. La sustentazione dinamica si fa quindi ogni giorno più sicura. Il giorno in cui la probabilità di una *panne* al motore sia diventata inferiore a quella di ricevere per esempio un vaso di fiori sulla testa passeggiando per via non si potrà più affermare che la sustentazione dinamica sia incerta.

Dai primissimi motori di aviazione, che si mettevano in marcia e si arrestavano a loro piacimento, ai moderni motori vi è stato tale un perfezionamen-

to che lascia adito a qualunque speranza. Dicesi ancora che l'equilibrio negli aereoplani è molto instabile, ma anche questo equilibrio va stabilizzandosi e nulla vieta di pensare che, in un tempo più o meno lontano, l'equilibrio non si ottenga automaticamente. Una volta lanciato l'aereoplano dovrebbe poter automaticamente procedere orizzontalmente ed in linea retta; l'aviatore non dovrebbe intervenire che per modificare la direzione e l'altitudine. È impossibile giungere a questo risultato? Evidentemente no. È sufficiente fare in modo che le variazioni in altitudine ed in direzione vengano *sentite* dalle macchine e che tale remozione meccanica sia *impiegata* per correggere le variazioni avvenute. La macchina automatica è sempre attenta a non subire né emozioni né smarrimenti. I siluri automatici funzionano perfettamente: è logico pensare che qualche cosa di simile possa farsi per gli aereoplani. Non esistono dunque per gli aereoplani vizi di origine e perciò, per essi, possiamo attendere, fiduciosamente, ogni perfezionamento.

180). *Il peso trasportabile*. Dicesi che i dirigibili presentano il vantaggio di essere capaci di elevare pesi maggiori che non gli aereoplani. Ultimamente venne per le stampe il progetto di un dirigibile di 100.000 metri cubi, capace di trasportare 300 passeggeri. Benché dei progetti se ne possono fare di ogni risma e d'ogni colore, ammettiamo pure che questo colosso aereo giunga (trovando i compiacenti capitalisti) ad innalzarsi nell'atmosfera; a quale necessita soddisferà? Quei trecento futuri passeggeri costituiranno, forse, un tutto indissolubile, incapace di scindersi nelle sue parti? Il vantaggio delle grosse portate è reale quando necessita trasportare grossi pesi indivisibili. Se noi fossimo costretti a trasportare, attraverso l'aria, oggetti pesanti 15-20 tonnellate, il 100.000 metri cubi presenterebbe un reale vantaggio. Ma invece, quando si tratta di pesi frazionabili, e specialmente del trasporto di persone, sono più utili i viaggi suddivisi e successivi. Ed a questo si tende oggidi da che la trazione elettrica permette di farlo sulle vie di terra. Ora, invece del mastodontico 100.000 metri cubi potrebbero impiegarsi 50-100 aereoplani per trasportare lo stesso numero di passeggeri, certo più economicamente e più celermente, forse più sicuramente.

In mare le grossissime navi sono più sicure delle piccole, in aria i grossissimi dirigibili sono forse meno sicuri dei piccoli. Il vantaggio per i dirigibili

del maggior peso trasportabile è dunque più apparente che reale.

181). *La prova dei fatti*. L'aereoplano, nei pochi anni di vita che conta, è riuscito ad acquistare una preponderanza marcatissima sul dirigibile, il quale è stato battuto ovunque. I fatti, noti a tutti, provano ampiamente questa asserzione. Alcuni dicono che le meraviglie dell'aereoplano si debbono più agli uomini che alle macchine! questo non è giusto; gli uomini che pilotano dirigibili non sono di razza differente da quelli che pilotano gli aereoplani, e poiché gli uomini sono gli stessi, le manchevolezze non debbono cercarsi che nelle macchine. Ogni giorno uomini nuovi, nomi sconosciuti, ci arrecano una novella sorpresa; questo vuol dire che le macchine si sono rese migliori e non che stia sorgendo una generazione dotata di innate qualità aviatorie, qualità che oggi non potrebbero neppure giustificarsi colla legge dell'atavismo. D'altra parte, se gli *exploits* dei dirigibili, da qualche tempo rimangono invariati, vuol dire semplicemente che i fatti comprovano le teorie ed il ragionamento, il quale dice che il dirigibile, da qualche tempo, ha raggiunto quasi la sua possibile perfezione e che non può quindi più riserbarsi delle sorprese.

182). *Dirigibile ed aereoplano in guerra*. Il problema dell'aereonavigazione applicata alla guerra è molto complesso e non è qui il caso di trattarlo. Mi limiterò quindi a dire delle cose semplicissime ed evidentissime a questo riguardo, nel senso più generale. Come tutti i problemi riguardanti l'applicazione di nuovi trovati all'arte della guerra, quello della aereonavigazione militare è duplice; è problema tecnico e militare insieme. Questa duplicità del sistema non bisogna mai dimenticare, non solo, ma bisogna sempre ricordare che la risoluzione tecnica di esso deve essere subordinata alla risoluzione del problema militare. Un fucile può essere un buonissimo, un eccellente fucile, ciò nonostante può rappresentare una mediocre arma da guerra od anche una inutile arma. Esempio: il fucile da caccia. Parimenti un mezzo aereo può essere aereonauticamente perfetto ed inutile nell'uso guerresco. Perché un'arma, un mezzo qualsiasi, sia utile in guerra è necessario prima di tutto, ed anzi tutto, che sia utilizzabile in guerra. L'evidenza delle cose che sto dicendo è talmente lampante che temo offendere la suscettibilità dei miei lettori insistendovi, ma debbo insistervi, pur chiedendo venia, perché quando sorge un nuovo trovato avviene



che lo si giudichi adatto alle guerre prima ancora di domandarci a quale scopo e come potremo in guerra impiegarlo.

Ed, insistendo nelle mie semplicissime affermazioni, continuo dicendo che chi voglia studiare l'importanza dei mezzi aerei in guerra, deve, anzitutto liberare le sue fantasie da ogni preconetto e domandarsi, facendo astrazione da quanto conosce sui mezzi aerei esistenti, come potrebbero, in guerra, venire utilizzati mezzi capaci di muovere attraverso l'aria.

Per rispondere a questa domanda non è affatto necessario possedere alcuna cognizione tecnica speciale, è semplicemente necessario conoscere che sia la guerra. Ottenuta una risposta a questa prima domanda, occorrerà formularne una seconda e cioè: quali requisiti deve possedere un aereo perché possa soddisfare agli scopi che il medesimo potrebbe avere in guerra? Anche per rispondere a questa seconda domanda non è necessaria alcuna cognizione tecnica, anzi, meno se ne possederanno, più liberamente si potrà rispondere. Ed infine la risoluzione del problema scaturirà da un'ultima domanda: posseggono i mezzi aerei attuali i requisiti richiesti al loro impiego in guerra, e, se non li posseggono, è possibile modificarli in modo da fornir loro tali requisiti? A quest'ultima domanda la tecnica deve rispondere; ma solo a quest'ultima. La soluzione logica del problema non può procedere che da un metodo logico. Non la guerra deve piegarsi ai mezzi ma questi alla guerra. Tutti i mezzi che si impiegano per uno scopo specialissimo, come è la guerra, debbono possedere qualità speciali e particolari che vengono nettamente determinate dall'uso che di tali mezzi si deve fare in guerra. Le stesse armi che solo in guerra si impiegano - per esempio il cannone - debbono presentare caratteristiche speciali secondo il loro speciale impiego. Il 321 della marina ed il cannone da montagna, sono ambedue cannoni, ma quale enorme differenza passa fra di loro!

I progressi che si vanno man mano compiendo nella tecnica delle armi da fuoco migliorano l'arma in se e possono anche fornire nuove armi: ma se queste debbono entrare nell'uso di guerra è necessario rispondano anche ad altre esigenze che nulla hanno a che fare con la balistica.

Non appena nacque l'automobilismo la tecnica produsse macchine velocissime: ma se l'automobilismo volle largamente entrare nell'uso di guerra fu costretto a rinunciare alle grandi velocità ed a divenire pesante e lento. E questo sia detto per

dimostrare che se fra l'impiego ed il tecnicismo non vi è perfetto accordo può avvenire che quest'ultimo corra verso una meta differente ed inutile. Per risolvere dunque il problema della aereonavigazione militare occorre: *possedere chiaro e netto il concetto di quanto si vuol fare; definire come si può giungere ad attuare tale concetto; adattare i mezzi aerei a rispondere alle esigenze richieste dall'impiego; provare che i mezzi aerei vi corrispondono ed infine attuare il concetto.*

Questo mi sembra l'unico mezzo logico per raggiungere lo scopo.

183). *Il pericolo.* L'accusa più grave che si rivolge agli aereoplani è quella di essere molto pericolosi. Ma questa accusa si deve più ad una impressione che ad un ragionamento. «Accettando brutalmente i risultati della statistica si può trarre la conclusione» - dice il Painlevé - «che la probabilità di un accidente mortale sia circa di 1 su 10.000 voli. Una tale probabilità sarebbe molto elevata se non fosse suscettibile di diminuire; essa porrebbe la professione di aviatore accanto alle professioni più pericolose: jockey, torero, domatore, pescatore islandese, ecc.

«Ma la cosa cambia d'aspetto se invece di considerare dei professionisti cercanti di realizzare sempre nuovi prodigi, modificanti costantemente i loro apparecchi appena costruiti, si considera il passeggero o il dilettante, sopra tutto previdente. Il pericolo della bicicletta e dell'automobile non è lo stesso per i campioni di corsa ed i turisti. Non sembra dunque temerario, di calcolare, dividendo per 10 le cifre ottenute per i professionisti, a 1 su 100.000 le probabilità di accidente mortale per il passeggero di un aviatore sperimentato, montante un apparecchio già conosciuto e bene verificato e che non si espone in condizioni eccezionali (cattivo tempo, terreno di atterramento pericoloso, acrobatica aerea). È ancora un pericolo superiore a quello che si corre montando in ferrovia od in automobile, ma la differenza non è tale che non si possa sperare di vederla scomparire.

«Nell'attesa si può dire che il pericolo dell'aereoplano è paragonabile a quello degli automobili di 60 HP. (Painlevé et Borel - *L'aviation*).»

La maggior parte delle disgrazie che avvengano sono dovute essenzialmente a due cause:

1) che gli apparecchi sono giovanissimi, e quindi non ancora perfettamente studiati in tutte le loro parti;

2) che non tutti gli aviatori conoscono a fondo il



proprio apparecchio, né posseggono cognizioni meccaniche sufficienti.

Una terza causa - che dovrebbe scomparire al più presto per l'onore dell'aviazione - non ultima produttrice di rovina è la poca coscienza di alcuni costruttori che impiegano nelle costruzioni degli apparecchi materiali inadatti o scadenti.

Il terribile accidente di Delagrang (4 gennaio 1910), ha dimostrato che un aumento anche leggiero della velocità può divenire molto pericoloso. Di questo ce ne possiamo rendere conto agevolmente se riflettiamo che il lavoro resistente, per circoli di tempo, è proporzionale *al cubo* delle velocità, e che quindi per una velocità di 90 km. è più che doppio che per una velocità di 70 km.

Questo per quanto riguarda il pericolo assoluto dell'aereoplano; quando poi si voglia paragonare il pericolo dell'aereoplano rispetto a quello del dirigibile è necessario passare ad altre considerazioni.

Trentasei aviatori hanno, nel 1910, perduto la vita al loro posto di combattimento. Questa cifra, per quanto impressionante, non vuol dire affatto che l'aereoplano sia molto più pericoloso del dirigibile. Forse, l'anno scorso, le vittime dell'automobile furono più di trentasei, certo più di trentasei furono quelle delle ferrovie. Non per questo può dirsi che l'automobile e le ferrovie siano più pericolose dell'aereoplano.

Certamente, nell'anno decorso, molti più uomini montarono in aereoplano che non in dirigibile; certo vi rimasero più lunghe ore; certo percorsero una somma di tragitto molto più grande; certo si elevarono a più grandi altezze; certo usarono minor prudenza e molti di essi si lasciarono attrarre dalle temerità derivanti da giovinezza e da mancanza di preparazione; certo molti combatterono per una gloria ed un lucro immediati, trascinati dalla speculazione altrui o dalle incoscienti ferocie del problema in gare addirittura pazzesche.

Bisogna inoltre considerare i meravigliosi progressi ottenuti con rapidità meravigliosa e con un crescendo addirittura rossiniano e pensare che tutti i progressi umani non si raggiungono che attraverso a vittime ed a catastrofi.

Nel 1906, Santos Dumont fu il recordman delle distanze con metri 220; nel 1907, Henry Farman

con metri 770; nel 1908, Wilbur Wright con km. 124; nel 1909, Henry Farman con km. 232; nel 1910, Taboulean con km. 585.

Nel 1909, Latham fu il recordman dell'altezza raggiungendo metri 453, nel 1910 Hoxsey con metri 3747.

Nel 1910 infine una signorina Dutrieu ha superato di 53 km. il record delle distanze tenuto da Wright nel 1908.

Se meditiamo queste poche cifre troveremo che esse sono ancora più impressionanti di quelle che ci rappresentano il numero dei martiri di questa nuova conquista umana, ai quali io elevo commosso e reverente il mio pensiero, grato a loro che hanno contribuito con tutte le loro forze e con tutto il loro sangue, a fornirci un nuovo mezzo magnificamente adatto all'anima italiana, geniale, individualista, ardita ed a nessun'altra seconda per valore e coraggio a tutta prova.

184). *Conclusione finale.* Come tale non posso che esprimere la mia fede completa ed assoluta nel trionfo dell'aereoplano in tutti i campi nei quali potrà svolgersi la navigazione aerea.

Per quanto riguarda l'altro sistema non posso che riportare quanto già scrissi fino dall'anno scorso in questa stessa epoca:

«Quanto al più leggiero dell'aria, è una mia opinione personale che, pur rispettando le altre, mi permetto di esprimere, ritengo che finirà col tempo per scomparire o per rimanere semplicemente come esempio non pratico della ingegnosità umana. Con esso l'uomo ha cercato di girare una difficoltà che gli presentava la natura, ma questa non si lascia girare così facilmente e ben presto riprende il sopravvento; la natura non si vince; ma si segue, scrutando i mezzi di cui essa si serve ed imitandoli senza servilità, ma finché è possibile. Per popolare l'aria la natura non ha ricorso al più leggiero o, se vi ha ricorso in tempi che non conosciamo, i più leggeri sono scomparsi lacerati nella gran lotta per la vita sempre presente; essa ha superato il problema meccanico che le si presentava col più pesante, fornendo la gente alata di grande quantità di energia e di saldo onore, di quanto cioè precisamente occorre all'uomo per giungere al dominio dell'aria, e tal sia di noi».

## **CAPITOLO SETTIMO**

**Gli articoli su  
“La Preparazione” 1911**



7/1.

**Il raid Roma-Parigi. Il trionfatore. "La Preparazione", 1911, 1-2 giugno.**

*Articolo datato "Roma, 31 maggio 1911". Nel 1911 "La Preparazione" continua a sviluppare un interessante dibattito sulle condizioni e le prospettive di sviluppo dell'aeronautica italiana, con una cinquantina di articoli tra maggio e novembre. A questo dibattito Doubet prende parte attiva con dieci articoli tra giugno e settembre, tutti firmati "maggiore G. Doubet" e pubblicati con il sovratitolo I problemi dell'aereonavigazione e un titolo specifico (tranne il primo, più breve è legato all'attualità).*

(N.d.C.)

*Il giorno 31 maggio 1911, alle ore 16,5 Beaumont è giunto a Roma, proveniente da Parigi.*

Questa semplice frase, asciutta e nuda, io vorrei venisse scolpita in un blocco di marmo da situarsi nel punto di atterramento. Nessuna aggiunta retorica, nessuno sfoggio di facile letteratura atto a ricordare, insieme al fatto, il compositore dell'epigrafe. La retorica e la letteratura sono artefici adatti a mettere in luce quanto ha bisogno di luce; l'avvenimento odierno splende per fulgore proprio e non ha bisogno di alcun riflesso di seconda mano, né di alcun fuoco più o meno artificiale, per brillare di tutta la sua purissima fiamma.

L'avvenimento che oggi ci turba e ci commuove fino nel più profondo dell'animo è di quelli, rarissimi, nei tempi di desolante mediocrità che attraversiamo, che ancora ci facciano inorgoglire della nostra umana natura.

In tutti noi della grandissima maggioranza, che spendiamo tristemente la nostra vita e le nostre energie in meschine competizioni ed in sterili lotte, si leva un puro sentimento di orgoglio nel sentirci fratelli di quegli uomini che coll'ingegno e coll'animo vinsero la natura nel suo elemento più lieve e più infido, nello scorgere che altri uomini, pure come noi costituiti, hanno saputo violare l'immutabile legge della gravità, hanno saputo col loro cervello ideare la macchina che vola, con le loro mani portarla a compimento, col loro cuore domarne le giovanili irrequietudini; ed in tutti noi, viventi nella mediocrità più o meno aurea, lievità una spinta che solleva i nostri cuori verso idealità più pure e verso sacrifici più alti.

È specialmente per questo che io, da lungo tempo fidente nel novissimo concepimento, elevo a questi uomini, superbi figli della grande sorella latina, di scopritori delle infinite vie dell'aria, solo segnate dal solco della gloria, il nostro saluto riverente e commosso.



7/2.

**I problemi dell'aereonavigazione. La potenza aerea.  
"La Preparazione", 1911, 10-11 giugno.**

*Da notare in questo articolo la ripresa della battaglia contro i dirigibili, che avrà maggiore sviluppo negli articoli successivi, ma soprattutto la nuova illustrazione del concetto di dominio dell'aria, da raggiungere attraverso il combattimento aereo.*

(N.d.C.)

Attualmente la Francia possiede un numeroso stuolo di aviatori militari e borghesi, una grande quantità di apparecchi dei più perfezionati, una organizzazione produttrice grandiosa; possiede insomma, incontestabile ed incontestata la supremazia nell'aria.

Questa supremazia nell'aria, finché essa saprà conservarsela, le darà, in caso di guerra, un vantaggio la cui importanza, forse, a prima vista può non apparire in tutta la sua estensione, ma che si manifesta, per poco lo si consideri attentamente, di grandissimo valore come appunto di grandissimo valore venne giudicato dall'amministrazione francese della guerra che tutto predispose perché tale risultato venisse rapidamente conseguito.

Il valore di questa non dirò flotta, ma cavalleria aerea francese, sta nel fatto che, in grazia e per virtù di essa, se in un tempo prossimo la Francia dovesse combattere, potrebbe combattere giocando la terribile partita a carte coperte contro quelle scoperte dell'avversario.

Il valore, anzi dirò meglio, la potenza esploratrice di un aereo piano che possieda il dominio dell'aria è superiore a quella di una divisione di cavalleria. Questa, se vuol vedere, è necessario sfondi ed oltrepassi le coperture nemiche; quello, per vedere, non ha bisogno che di compiere una gita nel suo elemento, una gita per nulla differente da quelle che giornalmente in pace vengono eseguite a scopo sportivo. È un sistema, quello della esplorazione aerea, eminentemente rapido ed economico; rapido per la grande celerità del mezzo, economico per il minimo dispendio di vite umane che costa.

Ad un aereo piano si può ordinare «che vada a vedere» che cosa c'è in un determinato punto fra le linee nemiche o dietro queste; ad una divisione di cavalleria si può, al massimo, «prescrivere che cerchi di vedere» in una determinata direzione.

Per quanto si possa avere una limitata fiducia nella sicurezza degli aerei attuali è giuoco forza

convenire, in base alle prove sperimentali d'ogni giorno, che, almeno il cinquanta per cento delle volte, un buon aereo piano ben guidato è capace di compiere, in poco più di due ore, una modesta escursione di 150-200 chilometri fra l'andata ed il ritorno. E però è giuoco forza convenire che, presentemente, la Francia possiede un mezzo perfettamente adatto alla esecuzione di importantissime esplorazioni, in brevissimo tempo, entro una larghissima zona, col minimo dispendio di forze, contro uno dei suoi possibili nemici, mentre questi ultimi solamente per tentare di raggiungere un analogo scopo, in misura certo meno completa e meno larga, sarebbero costretti a sottostare a grandissimi sacrifici.

Ho preferito chiamare «cavalleria aerea» piuttosto che «flotta aerea» la riunione dei mezzi esploranti francesi perché questa riunione presenta maggiori analogie con la cavalleria che non con una raccolta di navi.

Gli aerei piani che una nazione possiede possono facilmente essere dislocati o concentrati nei punti che meglio si prestano all'impiego del momento; essi non hanno bisogno di *hangars* voluminosi, né di mezzi complessi e pesanti di rifornimento; possono, come la cavalleria, sostare e partire da un prato, non richiedono che benzina e lubrificanti e le loro parti di ricambio sono piccole, leggere e semplici.

Un gruppo di aerei piani può essere, anche improvvisamente, assegnato a qualsiasi unità combattente, fissa o mobile, come un reparto di cavalleria; ed essi possono rendere utili servizi tanto ad una grossa unità di cavalleria quanto ad un grosso reparto delle tre armi, tanto ad una piazza forte, quanto alle truppe che una piazza cingono d'assedio.

Gli aerei piani rappresentano una forza sempre ed ovunque disponibile, non legata al terreno né alle predisposizioni di pace, concentrabile là dove è utile il suo impiego, spostabile al seguito immediato delle truppe mobili; una forza esplorante, per quanto superiore, molto simile a quella rappresentata dalla cavalleria.

La grande scioltezza e maneggevolezza dell'aereo piano, unitamente al suo piccolo costo, costituiscono la immensa superiorità di esso sul dirigibile, per quanto ha tratto coll'impiego in guerra.

Il dirigibile, come è noto, è legato all'hangar dal quale non può distaccarsi senza gravissimo pericolo o senza enorme ingombro. I dirigibili sono quindi forze che, non essendo concentrabili, non possono impiegarsi che a spizzico, sono apparecchi che, costando ognuno come molti aereoplani, si troveranno perciò, doppiamente, in condizioni d'inferiorità.

L'impiego di dirigibili su di una vasta zona impone un disseminamento di *hangars* nella zona stessa; così ha dovuto fare la Germania nel suo territorio, ed il disseminamento è contrario all'unione degli sforzi e delle azioni. In caso di guerra, al complesso di tutte le forze aeree francesi, la Germania non potrebbe opporre che quei pochi dirigibili dislocati, fino dal tempo di pace, nelle prossimità del teatro di operazione. I dirigibili, a meno di grandi sacrifici e di onerosi trasporti, non possono seguire le truppe operanti né nell'avanzata né nella ritirata; hanno un poco il carattere della fortezza che è impossibilitata a far sentire la sua influenza al di fuori del suo raggio d'azione; possono quindi solo servire alle truppe che operano ad una certa distanza dagli *hangars* di base, ai quali i dirigibili dovranno ogni tanto ritornare compiendo percorsi inutili al loro scopo essenziale.

Queste poche considerazioni credo siano sufficienti per dimostrare come l'aereoplano, anche indipendentemente dal suo piccolo costo rispetto al dirigibile, costituisca il vero e proprio mezzo di esplorazione aerea e come perciò sia, nel momento presente, grandemente avvantaggiata la Francia in questo ordine di idee.

Ho detto che la potenza esploratrice di un aereoplano «che abbia il dominio dell'aria» è superiore a quella di una divisione di cavalleria. Insisto ora sulla restrizione fornita dalla frase: «che abbia il dominio dell'aria».

Per un mezzo aereo possedere il dominio dell'aria significa esser libero di volare quando e dove più gli piaccia; perciò, come si vede, la restrizione fatta è perfettamente logica, che senza di essa l'affermazione non sarebbe esatta.

Giova ora domandarsi: Come è possibile contrastare ad un aereoplano il dominio dell'aria ossia impedirgli di volare quando e dove più gli piaccia? Da terra è impossibile contrastargli efficacemente questo dominio. Le armi attuali furono studiate per lottare contro nemici situati presso a poco al nostro livello e sono inefficaci contro i velocissimi uccelli meccanici volanti, a loro capriccio, sulla nostra verticale. Può darsi che la tecnica giunga a concre-

tare un'arma micidiale contro l'aereoplano, ma anche quando questo avvenga la tattica si troverà molto imbarazzata ad impiegare una tale arma perché infinite sono le vie dell'aria e perciò le future armi dovrebbero venire disseminate, a distanza di raggio d'azione, su tutto il territorio da proteggersi.

Il dominio dell'aria dovrà dunque, all'aereoplano, essere contrastato nel suo elemento: nell'aria; contro i mezzi aerei finché di questi ne saranno disponibili, dopo si farà come si potrà per diminuire, finché sarà possibile, i vantaggi che il nemico deriva dal dominio dell'aria. Dunque mezzi aerei; ma quali?

Può un dirigibile contrastare la libertà di evoluzione di un aereoplano? Io dico recisamente che no, e questa opinione sarà condivisa dal lettore per poco si fermi a considerare le cose. Indipendentemente da qualsiasi altra considerazione il dirigibile è più lento e meno agile dell'aereoplano e perciò quest'ultimo, sempre che voglia, potrà sfuggire alle offese che, ammetto e non concedo, il dirigibile potrebbe rivolgergli. Una *dreadnought* che abbia le macchine avariate e non possa navigare che 10 miglia non potrà impedire ad una torpediniera di scorazzare liberamente nel mare e la *dreadnought* e la torpediniera muovono su di una superficie mentre dirigibile e aereoplano muovono nello spazio.

Per tutto quanto poi si è detto prima rispetto al costo rispettivo, alla capacità di concentramento, alla libertà d'impiego si può, a maggior ragione, concludere che non è possibile, mediante dirigibili, contrastare il dominio dell'aria agli aereoplani.

L'unico mezzo per combattere l'aereoplano è l'aereoplano. Chiedo scaccia chiedo, è l'eterna legge che impera. Fucile contro fucile, cannone contro cannone, sciabola contro sciabola; contro nave, nave; contro aereoplano, aereoplano. Impegnando una lotta bisogna cercare d'impegnarla almeno a condizioni uguali.

Ad alcuni l'idea della lotta fra due aereoplani nell'aria ripugna perché pensano che essi abbiano a precipitare insieme al suolo.

Prima di tutto nulla dice che questo sia assolutamente necessario, ed in secondo luogo, anche se lo fosse, non sarebbe un fatto che non rientri nell'ordine di quelli che avvengono in guerra, e questa terribile ed impressionante lotta nell'aria giungerebbe pur sempre al comune risultato di tutte le lotte le quali forniscono la vittoria al più forte al più abile al più ardito. Chi possiederà 100

aereoplani, molto probabilmente, ammettendo negli aviatori dei due partiti una ugual dose di fegato, giungerà a conquistare il dominio dell'aria su chi ne possiede solo 50.

Questa lotta nell'aria, come ho già detto e come non mi stancherò di ripetere, è inevitabile e la sua inevitabilità è sorta nel momento preciso in cui l'uomo apprese a sostenersi nell'aria.

Come si designerà nei suoi particolari io non so, né è possibile prevederlo, ma è certo che all'idea di questa lotta aerea bisogna, fin d'ora, abituare la nostra mente perché i mezzi si adattino a combatterla nelle migliori condizioni.

È assurdo pensare che i mezzi aerei di esplorazione possano fare a meno di essere anche mezzi combattenti; è assurdo pensare che un aereo «rosso» filante alla ricerca del nemico «azzurro» scorga, mantenendosi indifferente, un aereo «azzurro» filante nel senso contrario. Questo potrà avvenire in manovra e sarà un concetto sbagliato, non avverrà certo se «azzurri» e «rossi» parlino una lingua differente.

Tutti i mezzi esploranti fino ad ora impiegati, in terra ed in mare, hanno sempre avuto un duplice scopo: scoprire gli avversari coprendo i propri; non possono i mezzi aerei, solo perché aerei, sfuggire alla regola generale.

Risulta da queste considerazioni che il primo e principale obiettivo delle forze aeree di una nazione dovrà esser quello di conquistare sull'avversario il dominio dell'aria, perché solo il domi-

nio dell'aria permette l'esplicazione delle azioni guerresche, qualunque esse siano, dall'aria verso terra.

Convieni il lettore in questo principio fondamentale della guerra aerea, principio che non presenta nulla di strano fuorché una perfetta identità a quello della guerra in mare?

Se su tale principio il lettore conviene dovrà convenire anche in questa sua diretta ed immediata conseguenza.

L'organizzazione delle forze di uno stato dovendo esser tale da produrre, compatibilmente coi mezzi disponibili, la massima potenza efficace, l'organizzazione delle forze aeree deve essere diretta a produrre i mezzi più efficaci per la conquista del dominio dell'aria.

E poiché, come ci siamo sforzati di dimostrare, colla stessa spesa, si può ottenere una più grande potenza aerea mediante l'impiego degli aereoplani che non mediante quello dei dirigibili, il lettore concluda.

E concluda a suo arbitrio; ma soprattutto valgano queste mie chiacchierate, nelle quali cerco infondere tutta la fede nella mia salda convinzione, a farlo pensare; a farlo pensare su questo importantissimo problema dell'organizzazione della forza aerea, problema di cui oggi ci può, forse, non apparire tutta la grandiosa importanza ma che merita di essere profondamente ed amorevolmente studiato in tutti i suoi lati perché, se l'occasione si presenti, non ci trovi impreparati al cimento.

7/3.

### **I problemi dell'aereonavigazione. L'offesa dall'aria.**

#### **“La Preparazione”, 1911, 22-23 giugno.**

Nel mio precedente articolo ho fatto il seguente ragionamento:

Poiché non è possibile, se non si possiede il dominio dell'aria, esercitare qualsiasi azione verso e contro terra, è necessario, anzitutto, conquistare sull'avversario tale contrastato dominio; perciò bisogna organizzare le forze in modo tale che esse si prestino, nel modo più efficace, a detta conquista. Dopo aver cercato di dimostrare come i mezzi aerei più adatti per raggiungere lo scopo anzidetto siano i più pesanti, ho concluso, logicamente, affermando che le forze aeree dovrebbero venire costituite con aereoplani.

Nella discussione fin qui svolta ho tralasciato di parlare dettagliatamente delle azioni offensive

(lancio di proiettili) dall'aria verso terra, ma entremo ora in tale spinosa questione. Per quanto riguarda l'aereo, l'opinione comune, alla quale io mi associo in modo completo, conviene nel negargli qualsiasi potenza offensiva verso terra (offensiva, s'intende, col lancio di proiettili) a cagione del piccolo peso trasportabile e della immensa difficoltà che l'aviatore incontrerebbe per colpire il segno. L'aereo avrà in guerra una doppia importantissima missione consistente, prima, nella conquista del dominio dell'aria, poi nel servizio di esplorazione, missione più che sufficiente per giustificare l'impiego. A proposito di quest'ultimo servizio desidero arrestarmi un momento per meglio chiarire il mio pensiero, perché temo di non esser-



mi chiaramente spiegato. L'esplorazione coll'aereoplano non potrà essere che larga; intesa, cioè, a scoprire le grandi masse nemiche, il loro raggruppamento e la loro disposizione sommaria, non mai l'esplorazione di dettaglio, la ricognizione dei particolari. L'aereoplano, per la sua stessa essenza, non potrà fornire che delle vedute sintetiche, di quelle vedute, che appunto vengono dette a volo d'uccello. Le notizie fornite dagli aereoplani non potranno servire che agli alti comandi in azioni strategiche o di grande tattica.

Per quanto ha tratto colle azioni offensive che i dirigibili possono esercitare le opinioni sono divise: la maggioranza afferma che il dirigibile è atto ad esplicare efficaci azioni offensive, una piccola minoranza nega, ed io a questa piccola minoranza mi associo.

E qui mi permetto di far notare al cortese lettore, forse indifferente nella questione, un curioso fenomeno che in tal dibattito si è andato sviluppando. Un fenomeno di vera e propria ingiustizia collettiva. Da anni a questa parte si va affermando per giornali, per riviste, per libri, in conferenze, in camere di deputati, ecc., che il dirigibile ha un grande potere offensivo. Perché? Si sono fatti in proposito sperimenti di qualche valore probante? Si è mai provato a lanciare da un dirigibile contro una nave, contro un bersaglio in terra una grandine di proiettili anche inoffensivi? Si sono mai misurati gli effetti distruttori di tali proiettili? Si è mai fatto eseguire ad un dirigibile una esercitazione a scopo offensivo? No. Eppure sarebbe una cosa così semplice e innocua, ma non è stato fatto o, se lo è stato, non è noto certo il risultato a tutti quelli che colla fede più cieca giurano sulla efficacia offensiva del dirigibile. Eppure la maggioranza giura. Perché? Io non so spiegarlo altro che come il risultato di una autosuggestione derivata dal concetto piuttosto semplicista sul dirigibile: *macchina che va in aria e che può sollevare pesi rilevanti, pesi che abbandonati cadono a terra.*

Ma sia, o non sia, questa la ragione, poco importa. Interessa invece il fenomeno pel quale senza una prova al mondo un gran numero di persone serie ed intelligenti affermano fatti che sono unicamente un parto, almeno per ora, della loro immaginazione. Sulla "Rivista militare italiana" ho letto un articolo nel quale si studiavano le nuove formazioni tattiche che imporranno le terrifiche azioni dei dirigibili, in altro luogo la rivoluzione che essi apporteranno nelle costruzioni navali, in questo stesso giornale ho letto dell'impiego dei dirigibili pel

trasporto di piccoli reparti e di artiglieria da montagna in punti difficilmente accessibili delle Alpi maestose.

Invece quando si tratta degli aereoplani la cosa cambia aspetto.

La maggioranza è ostile e stenta a convincersi anche se premuta dalla forza dei fatti. Per convincersi che l'aereoplano vola, ha voluto vederlo volare addirittura per centinaia di chilometri, per convincersi che l'aereoplano vede, ha voluto vederlo volare sui percorsi di più difficile orientamento.

Non avevo ragione di dire che si tratta di un caso di ingiustizia collettiva?

Indipendentemente da ciò sta il fatto che, almeno fino ad ora, l'efficacia offensiva del dirigibile non è stata provata sperimentalmente. Perciò vi si può discutere sopra; e siccome io la nego esporrò per quale processo induttivo sono giunto a tale conclusione.

In un tempo ormai abbastanza lontano avvenne ch'io leggessi di tale potenza offensiva. L'affermazione era però nuda, non confortata cioè da nessuna ragione positiva. Mi venne quindi naturale di domandarmi queste ragioni. Ed incominciai.

Perché un'arma da getto sia efficace, mi dissi, è necessario che essa soddisfi a quattro condizioni essenziali:

1. Che la forza d'urto o quella d'esplosione dei proiettili sia tale da danneggiare gravemente i bersagli sui quali si impiegano.
2. Che il tiro abbia una certa probabilità di colpire il bersaglio.
3. Che l'arma sia impiegabile contro gli obiettivi che si intende di battere.
4. Che il costo del colpo sia ragionevolmente proporzionale ai suoi effetti.

Quest'ultima condizione potrà forse apparire superflua ma non lo è. Nessuno andrebbe razionalmente a caccia di passerotti con un fucile per quanto perfetto e per quanto efficace contro i passerotti, se ogni colpo, pur uccidendo un passerotto, gli costasse, per esempio, cento lire.

Poste così le condizioni incominciai a prendere in esame la prima: che la forza di urto o quella di esplosione dei proiettili sia tale da danneggiare gravemente i bersagli sui quali si impiegano.

Un antico ricordo mi sussurrò alla mente che la forza di urto di un proiettile è data dalla formuletta  $F = \frac{1}{2} m v^2$  nella quale  $m$  rappresenta la massa del proiettile ossia il suo peso diviso per 9.81 (accelerazione dovuta alla gravità) e  $v$  la velocità di urto del proiettile stesso.



Siccome  $v$  entra al quadrato è la parte più interessante. Dal dirigibile, avevo letto, si lasciano cadere, si versano i proiettili. Perciò la loro velocità di urto è uguale alla velocità che un grave acquista cadendo dal punto in cui il proiettile viene abbandonato al livello del bersaglio. Un manualetto di meccanica mi fornì tale velocità colla formola  $v =$

$2 g l$ , nella quale  $g$  è la solita accelerazione dovuta alla gravità e cioè 9.81 ed  $l$  il dislivello percorso dal grave. La velocità fornita da questa formuletta è quella che il grave acquisterebbe cadendo nel vuoto; mi dissi che i proiettili, dovendo attraversare l'aria, sarebbero naturalmente ritardati dalla resistenza della medesima, ma, di fronte alla complicazione che mi avrebbe arrecato il voler tener conto della resistenza dell'aria decisi di non tenerne conto e di ricordare solo che le velocità fornitemi dalla formuletta sarebbero risultate superiori alle reali. Applicando la formuletta ricavai la seguente tabellina:

|  |
|--|
| Perché un grave acquisti una velocità di caduta di |
| m. 100 occorre lasciarlo cadere da circa 500 m.    |
| m. 200 occorre lasciarlo cadere da circa 2.000 m.  |
| m. 300 occorre lasciarlo cadere da circa 4.500 m.  |
| m. 400 occorre lasciarlo cadere da circa 8.000 m.  |
| m. 500 occorre lasciarlo cadere da circa 12.500 m. |
| m. 600 occorre lasciarlo cadere da circa 18.000 m. |
| m. 700 occorre lasciarlo cadere da circa 21.500 m. |

e quest'altra:

|   |
|---|
| Un grave cadendo da un dislivello di          |
| m. 1000 acquista una velocità di circa 140 m. |
| m. 1500 acquista una velocità di circa 170 m. |
| m. 2000 acquista una velocità di circa 200 m. |
| m. 3000 acquista una velocità di circa 243 m. |

Viste queste cifre non eccessive decisi, in favore della tesi dell'efficacia, di trascurare completamente la resistenza dell'aria e di assumerle quali si presentavano.

Osservando meglio e pensando che avrei usato molta larghezza nell'ammettere che il dirigibile potesse eseguire il versamento fino a 3000 metri contro un bersaglio situato al livello del mare, conclusi che la massima velocità di caduta dei proiettili che possono cadere dal cielo potrà aggirarsi sui 250 metri. Questa constatazione irrefutabile, perché la meccanica non è una opinione, cominciai a turbarmi. Come mai, mi chiesi, proiettili animati da una così meschina velocità di urto potranno avere tanta e così terrificante efficacia?

Perché è inutile nascondercelo la velocità d'urto è meschina, al massimo 250 metri, normalmente inferiore ancora, mentre la velocità di caduta dei proiettili delle moderne artiglierie sono grandemente superiori.

Ma non mi perdetti di speranza. Quello che mi importa nell'urto non è proprio la velocità d'urto ma la forza d'urto

$$F = 1/2 mv^2$$

e quindi se  $v^2$  è piccolo basterà fare  $m$  grande, ossia proiettili molto, molto pesanti. Una palla da cannone che pesi 100 kg. e giunga con una velocità di 500 metri possiede una forza d'urto poco superiore a quella di una palla che giunga con una velocità di 150 metri ma pesi una tonnellata. Vuol dire, pensai, che si tratterà solo di fare dei versamenti di palle enormi.

Questa conseguenza non mi tranquillizzava molto, ma d'altra parte come non arrivarvi? Non avevo letto che si potevano distruggere fortezze, far scoppiare polveriere, affondare grosse navi da guerra?

Tutto questo non è assolutamente possibile fare con proiettili dell'ordine di grandezza di quelli lanciati colle bocche da fuoco con velocità d'arrivo di 150-200 metri, per ripararsi da questa offesa basterebbe in terra un sottile strato della medesima, in mare uno strato di sacchi di carbone sulle parti più vitali, e poiché non è possibile influire sulla velocità è necessario aumentare il peso.

L'effetto dell'urto è tanto più forte quanto, a parità di forza d'urto è piccola la superficie urtata e cioè quanto più è piccolo il proiettile rispetto al suo peso. Perciò ho considerato prima l'uso di proiettili pieni, rimanevano quelli esplosivi.

Sulle costruzioni fortificate terrestri e sulle navi da guerra l'effetto dell'esplosione stessa avviene nell'interno. Ora, poiché la densità degli esplosivi è in genere inferiore a quella dell'acciaio, la forza di penetrazione dei proiettili esplosivi è, anche a parità di peso e si intende a parità di velocità, inferiore a quella dei proiettili pieni. Quindi i proiettili esplosivi lanciati dai dirigibili, per risultare realmente efficaci contro le difese di terra e di mare, dovrebbero essere ancora più pesanti dei proiettili pieni. Ergo bombe ancora più enormi delle palle.

Il risultato di questa prima analisi non era molto adatto ad ispirarmi grande fiducia, ma poiché così era stampato, mi dissi: forse è tale la sicurezza di colpire il bersaglio che basterà portare pesantissimi proiettili per ottenere l'efficace effetto offensi-

vo. Questa considerazione mi condusse a considerare la seconda condizione, e cioè la probabilità di colpire il bersaglio.

Avevo letto: il dirigibile si porta sul bersaglio, vi si ferma sopra, perché il più leggero sostenendosi per virtù statica può farlo, ed esegue il versamento dei proiettili da altezza conveniente per sottrarsi alle offese dal basso. La cosa a prima vista apparve molto semplice anche a me, ma poi, pensandoci su, mi apparve meno semplice.

*Il dirigibile si ferma sul bersaglio.* Questo vuol dire che si arresta sulla verticale innalzata, presso a poco, sul centro del bersaglio. Si ferma dunque in un determinato punto.

Come fa il dirigibile ad arrestarsi? Come fa a determinare il punto sul quale deve arrestarsi?

Una domanda per volta, pensai: e per rispondere alla prima mi consigliai con un trattatello di aeronautica, il quale mi disse che un dirigibile per fermarsi in un punto dell'aria fermo rispetto alla superficie della terra deve marciare in direzione perfettamente opposta al vento e con velocità uguale a quella del vento. Cosa semplicissima questa: basta conoscere la direzione e la velocità del vento. Ma il trattatello mi soggiunse che, stando in dirigibile, non si può misurare esattamente né la velocità del vento né la sua direzione. Ma allora come si fa? e il trattatello mi rispose: bisogna riferirsi a punti fissi sul terreno, se non ci si muove rispetto a tali punti vuol dire che il dirigibile è fermo rispetto al terreno.

Dico il vero che l'operazione di fermarsi muovendosi in tali condizioni mi apparve un poco ardua, specialmente dopo che venni a conoscere che il vento non si conserva costante né in direzione né in intensità.

Ma ammettiamo pure di esser fermi, come si può esser sicuri di trovarci sulla verticale al bersaglio. La verticale è data dal filo a piombo, basterà quindi possedere sul dirigibile un collimatore che si mantenga costantemente verticale, *sensibilissimo cioè alla gravità e perfettamente insensibile (!) alle scosse del motore al bersaglio ed al rollio dell'aeronave*: quando il bersaglio si troverà in direzione del collimatore noi saremo sulla verticale del bersaglio, e allora giù proiettili.

Ma qui parvemi che dovesse intervenire qualche altro fatto. Gettando proiettili deve avvenire un fenomeno analogo a quello che avviene gettando zavorra, il pallone cioè deve innalzarsi, ed innalzarsi tanto più violentemente quanto più grande è il peso dei proiettili gettati. Il trattatello consulta-

to mi disse che coi palloni a palloncino si può gettare zavorra, senza innalzarsi purché si scacci contemporaneamente una conveniente quantità di idrogeno, ma 100 chili di zavorra si possono gettare poco per volta mentre 100 chili di proiettile abbandonano il dirigibile in un istante e nello stesso istante non è possibile scacciare 100 metri cubi di idrogeno. Quindi ad ogni lancio di proiettile, o di gruppo di proiettili, il pallone farà uno sbalzo verso l'alto, salvo a riabbassarsi dopo, in seguito alla volontà del pilota.

Questa considerazione mi lasciò un po' di diffidenza sul versamento poiché mano mano che i proiettili vanno giù il pallone monta su e sarebbe ben strano che si elevasse seguendo una verticale perfetta.

Ma non importa: seguiamo un proiettile nella sua caduta e prima di tutto di quale forma sarà questo proiettile: sferico od oblungo?

Se è sferico, nulla da dire se non che risentirà molto della resistenza dell'aria e presenterà la forma meno conveniente per la penetrazione e la minima forza d'urto per centimetro quadrato di sezione. Se è oblungo sarà necessario fornirlo di stabilità sulla traiettoria affinché l'urto possa avvenire di punta. Per i proiettili delle artiglierie e della fucileria è noto che la stabilità dell'asse del proiettile sulla traiettoria si ottiene fornendo i proiettili di un movimento rotatorio intorno al proprio asse.

Difficilmente, credo, si potrà fare altrettanto coi proiettili lanciati dai dirigibili, ma per mantenere il loro asse verticale durante la caduta sarà sufficiente costruirli in modo che nella posizione di caduta il loro centro di gravità si trovi il più che è possibile al di sotto del centro di resistenza dell'aria e questo lo si può fare agevolmente impennandoli come delle frecce. Se i proiettili dei dirigibili saranno oblungi dovranno essere provvisti di coda. Sferici o con coda i proiettili per colpire con più grande forza dovranno essere lasciati cadere da altezze per quanto si può grandi, per colpire con più grande probabilità dovranno essere lasciati cadere da altezze per quanto si può piccole. Col cannone quanto più si è vicini al bersaglio tanto più si è sicuri di colpirlo di colpirlo con maggior violenza, col dirigibile quando la probabilità cresce diminuisce l'effetto.

Dicono che stando a circa 1500 metri sul bersaglio il dirigibile è al sicuro dai colpi dal basso. Ebbene, prendiamo questa cifra. Il proiettile arriverà sul bersaglio con circa (un po' meno certo) 170 metri di velocità.

Quanto tempo ci metterà? La formuletta è semplice:  $t = v/g$  nella quale  $t$  è in minuti secondi la durata della caduta,  $v$  la velocità finale e  $g$  la solita accelerazione (9.81).

Il proiettile impiegherà quindi 17-18 minuti secondi (qualche cosa di più in causa della ritardatrice azione della resistenza dell'aria). Durante tutto questo tempo il proiettile sarà soggetto all'azione del vento che spira nella zona fra il dirigibile e il bersaglio, vento la cui direzione e intensità, che può variare nei diversi strati, è assolutamente ignota a chi sta in dirigibile. L'azione del vento sul proiettile durante la caduta, azione che risentiranno maggiormente i proiettili oblungi che non gli sferici, ha per effetto di deviare i medesimi dalla verticale come devia i proiettili dei cannoni dal piano della traiettoria.

Tutto questo mi dissi accompagnando il proiettile nel suo percorso, poi alla mente dell'antico artigiere venne un altro pensiero. Tutti i tiri si regolano sul risultato dei colpi; in terra se il tiro è lungo si raccorcia, se va a destra si porta verso sinistra; possiamo fare altrettanto dall'aria? E allora ripensai al fragile vascello obbligato a star fermo nell'aria muovendosi costantemente in direzione opposta e velocità opposta e velocità uguale a quella variabile del vento che spira a capriccio pur rimbalzante verso l'alto ad ogni proiettile che cade e collimante la verticale del bersaglio e mi convinsi che ad ogni colpo, variando in modo ignoto o poco noto le condizioni del tiro, non era possibile regolare il medesimo sui risultati dei colpi. Per chi va a caccia al volo ogni colpo sta a sé, lo stesso avviene per chi va a caccia dal dirigibile se pure il bersaglio è immoto, che se poi anche il bersaglio si muove la questione diventa molto più seria.

Dunque tiro incerto per la difficile determinazione delle posizioni reciproche del dirigibile e del bersaglio, tiro non regolabile per mezzo dei risultati, ergo poca probabilità di colpire. La poca probabilità di colpire non ha in sé una straordinaria importanza se si dispone di molti proiettili e se questi sono efficaci quando colpiscono. Molti si perderanno ma quelli, siano pur pochi che colpiranno, compenseranno le spese.

Abbiamo visto che, perché siano efficaci, è necessario che i proiettili siano molto pesanti: la probabilità di colpire è poca, dunque dovrà il dirigibile portare molti proiettili molto pesanti. Giunto a questa conclusione riconsultai il trattatello aeronautico che finì per disilludermi facendomi notare che ogni chilogrammo di peso esige, per essere

statisticamente sollevato, un metro cubo di idrogeno e che forse 1/10 del peso totale del dirigibile può essere dedicato al trasporto di proiettili. Il calcolo si fa rapidamente: dirigibile di 10.000 m<sup>3</sup>, 10 tonnellate sollevabili, delle quali una o poco più di una di proiettili; dirigibile di 20.000 m<sup>3</sup>, 20 tonnellate sollevabili delle quali due o poco più di proiettili, quindi rispettivamente 10 e 20 proiettili da 100 kg. l'uno, o 100 e 200 da 10 kg.

Con 100 e 200 da 10 kg. si può avere qualche speranza di colpire un bersaglio come una nave o come una polveriera ma, pure colpendo, non si avrà effetto; con 10 o 20 da 100 si potrebbe, forse, avere qualche effetto, ma non si ha probabilità di colpire.

Il dilemma era triste, ma non permetteva via d'uscita.

Ma poiché l'efficacia offensiva del dirigibile era così generalmente sostenuta pensai che, forse consistesse più che altro nella facilità colla quale la nuova arma poteva venire impiegata. Questo pensiero mi confortò alquanto, nulla di più semplice, non è vero, che portarsi rapidamente, sicuramente, di sorpresa, su di un bersaglio nemico lontano, nel cuore stesso del campo avversario, sulla sua flotta e fare il versamento; sarà poco efficace materialmente, ma moralmente.

Ma, anche qui il trattatello fu pronto a reprimere le mie rinascenti speranze narrandomi tutti i bisogni, descrivendomi tutta la fragilità del dirigibile e raccontandomi la lunga storia delle catastrofi aeronautiche avvenute in tempo di pace, nonostante la diligente preparazione del terreno amico e cordiale.

E finì, il trattatello, per disilludermi completamente quando mi disse il costo del dirigibile, dei suoi accessori e del suo esercizio, sì che io dovetti finire per rivoltarmi contro l'opinione generale, assumendone una mia propria, derivata da ragionamenti miei che mi portavano a concludere non poter essere l'azione offensiva dei dirigibili efficace contro navi, fortificazioni, opere d'arte ecc. mancando ad essi la facilità d'impiego, la capacità di trasportare proiettili di peso sufficiente, una regolare esecuzione di tiro, una razionale corrispondenza fra il costo e gli effetti. Ma allora contro chi questa efficacia così decantata? Contro truppe mobili?

Ma esse al primo colpo spariranno dileguandosi alla vista del dirigibile. Contro città siano esse fortificate o no? Evvia questo sarebbe tale atto di barbarie che rivolterebbe la coscienza, per quanto



intorpidita, del mondo civile e sarebbe un atto che non si potrebbe compiere, per evidenti ragioni, che possedendo l'assoluta certezza di vincere la guerra, e perciò inutile e feroce.

Ed ecco come sono giunto a negare induttivamente la vantata efficacia: può darsi che io sia nell'errore, ma di una cosa son certo ed è che ben pochi di quelli che la sostengono si sono dati la pena di provarla con tante ragioni quante io ho sentito il bisogno di darmi per affermare il contrario.

D'altra parte che i sostenitori della potenza offensiva del dirigibile abbiano o no ragione, è una questione che riguarda il futuro e non il presente. Fino ad oggi questa efficacia non è stata praticamente dimostrata, e coloro che vi ragionano su immaginando l'impiego del dirigibile offensivo per terra e per mare ragionano su qualche cosa che ancora non esiste ma che sperano esista un giorno o l'altro. Sarà un bell'esercizio mentale ma è uno sterile esercizio. La guerra è un fatto, più che positivo, brutale e per discutere di essa bisogna rimanere nella realtà delle cose.

Sostenendo il valore guerresco dell'aereoplano io non mi sono basato su quello che l'aereoplano *sarà* capace di fare ma su quello che *è* capace di fare, mi sembra quindi giusto che si paragoni quello che *è* capace di fare l'aereoplano con quello che *è* capace di fare il dirigibile, e non con quello che il medesimo *sarà* capace di fare. Solo per dar maggior forza alla mia argomentazione ho dovuto spingere lo sguardo più oltre a dimostrare che, né

ora né mai, il dirigibile potrà diventare offensivamente efficace.

Chi, ignaro di tutto quello che si è svolto nel mondo in questi ultimi anni, legga uno di quegli articoli che io combatto sull'impiego offensivo dei dirigibili in guerra, nell'osservare la sicurezza colla quale le cose sono dette è tratto a convincersi che le unità di queste terribili flotte esistano. Vorrei vedere come rimarrebbero gli autori di detti articoli quando l'ignaro lettore chiedesse, per chiarire la sua ignoranza, di vedere una di quelle unità. *È in studio* dovrebbe rispondere. Di questo passo sarebbe lecito a Tizio di parlare della rivoluzione che nella guerra marittima può apportare il sommergibile con 10.000 km. di autonomia e 100 nodi di velocità oraria, a Caio della rivoluzione dei servizi logistici mediante la nutrizione chimica del soldato, a Sempronio della rivoluzione agricola dovuta alla utilizzazione diretta dell'azoto atmosferico.

Al presente non serve quello che sarà ma quello che è. Che il presente studi e lavori per l'avvenire è, più che giusto doveroso, altrimenti cesserebbe il divenire. Che si studi il dirigibile offensivo, non fosse altro che per dimostrarne la sua impossibile attuazione, è più che giusto, ma che si parli di flotta aerea offensiva, che si tratti del suo impiego, che si scenda ai particolari della sua dislocazione, finché l'unità che tale flotta deve costituire è ancora in fieri, posso sbagliarmi, ma mi pare alquanto prematuro.

7/4.

#### **I problemi dell'aereonavigazione. La realtà dell'oggi "La Preparazione", 1911, 1-2 luglio**

*L'articolo del maggiore Gianinazzi, che sosteneva la pari importanza dello sviluppo di aereoplani e dirigibili, era apparso su "La Preparazione" del 17-18 giugno col titolo Aereoplano o dirigibile?*

(N.d.C.)

La tesi sostenuta dall'egregio collega, maggiore Gianinazzi, è affascinante e può turbare chi non abbia proprie e salde convinzioni. Noi siamo tratti, nel dubbio, a prestar fede all'adagio più falso che esista, almeno per quanto riguarda l'arte militare, *in medio stat virtus*, e perciò, quando sentiamo opposti pareri, siamo spinti a conciliarli. Dato questo suo potere fascinatore, la tesi merita di essere confutata a fondo, ed io sento il dovere di confutarla

perché mi trovo appunto ad essere uno di quei pochi aereoplanisti che il maggiore Gianinazzi ritiene immersi nell'errore.

Per mettere bene in chiaro le basi della discussione riassumerò il mio pensiero sulla vessata questione. Secondo me, per le ragioni più volte ampiamente esposte, *allo stato attuale dell'aereonavigazione*, l'unico mezzo che possa praticamente prestarsi all'uso di guerra è l'aereoplano, mezzo che dovrà essere impiegato per conquistare il dominio dell'aria sull'avversario ed a scopo di esplorazione; quindi le forze aeree di uno stato, per ottenere il massimo rendimento, dovrebbero venire costituite con aereoplani.

Questa convinzione non esclude affatto in me l'idea



che sia conveniente *studiare* anche i dirigibili, *studiare* ripeto: a mio parere il dirigibile non potrà mai diventare vera arma di guerra, ma questo è semplicemente un parere e può essere errato; per ora nulla ha dimostrato la sua attitudine guerresca e su questo solo mi baso per escluderlo ora: non lo escluderei certo domani se tale attitudine dimostrasse; ma, attendendo tale dimostrazione, nego esponendo delle ragioni che, se non altro, hanno lo stesso valore di quelle che affermano.

In conclusione, per un prossimo avvenire io *preparerei* aereoplani e *lascerei studiare* dirigibili. Questo non vuol dire affatto «impegnarsi, sin d'ora, in un unico indirizzo che potrebbe, col tempo, dimostrarsi errato perché si potrebbe finire con lo sbagliare completamente strada» vuol dire, dare alla preparazione della forza aerea l'unico indirizzo che la realtà delle cose, *oggi*, permetta, lasciando alla tecnica ampia libertà di preparare i mezzi per domani.

Quando il dirigibile, «col perfezionarsi e col trasformarsi dei motori rappresenterà la grande nave da battaglia più lenta e più capace, potente e protettrice, dotata di larga autonomia e di notevoli capacità di trasporto, capace di operare a distanza, la vera ossatura, la base delle future flotte e il punto di appoggio delle aereonavi minori» io mi inchinerò reverente, prima di tutto, al suo costruttore, poi non farò onorevole ammenda, ché non ne avrò bisogno, ma riconoscerò semplicemente l'evidenza; ma finché il dirigibile si manterrà fragile, delicato, vulnerabile, inoffensivo, ingombrante, come oggi, dirò no, la coesistenza non è possibile. Pochi giorni fa da Aviano due nostri aereoplani, avvistato un nostro dirigibile, si innalzarono, gli andarono incontro, lo scortarono. Se all'improvviso un aereoplano comparisse su Venezia credete che altrettanto facilmente il dirigibile potrebbe restituirgli la cortesia?

In mare coesistono navi da battaglia e siluranti, perché le navi da battaglia *posseggono* mezzi per difendersi dalle siluranti; ma se domani si potessero costruire sottomarini con un raggio di autonomia pari a quello delle navi da battaglia e con velocità superiori, le navi da battaglia non potrebbero più coesistere coi sottomarini e scomparirebbero fatalmente non avendo mezzi di difesa. Questo è il caso dei dirigibili, almeno oggi, domani sarà quello che Dio vorrà. Nessuna azione di qualsiasi genere è possibile eseguire con un dirigibile quando questo abbia di fronte un numero di aereoplani equivalente al suo costo. O mi si contrasti questo

o si deve meco convenire nell'affermare che, a parità di spesa, l'aereoplano dà, parlo di oggi, una potenza aerea superiore.

Non vi è quindi da aspettare il responso dell'avvenire, il presente stesso ci indica la strada; l'avvenire se mai potrà presentarci mezzi diversi, perché diverso sarà il dirigibile atto alla guerra, ma non potrà coglierci in fallo, mentre in fallo ci coglierebbe se noi ci affidassimo oggi al più leggero, spinti, non dalla coscienza della sua utilità, ma dalla speranza che un giorno o l'altro, possa, radicalmente mutandosi, diventare utile.

Noi adottiamo il cannone che ci ha specialmente provato la sua idoneità e non quello che ci dà delle buone speranze, ed io non comprendo davvero perché, per quanto riguarda la guerra aerea, si debba usare un criterio differente.

Rimanendo nel tempo presente io ho sostenuto, e sostengo, che l'aereoplano, più veloce, più agile, meno bisognoso di concorso da terra, meno ingombrante e meno costoso, è vera arma aerea adatta alla lotta ed all'esplorazione.

Il maggiore Gianinazzi, per quanto ammetta che l'esplorazione aerea debba essere essenzialmente strategica, nega all'aereoplano qualità esplorative perché l'aereoplano non può fermarsi nell'aria e quindi «non consente da qualsiasi altezza, mediante strumenti ottici, l'osservazione calma e prolungata, minuta ed esatta della terra sottostante» ed è «evidente che un aereoplano il quale corra vertiginosamente alla velocità di un direttissimo, a mille o due mila metri di altezza, non potrà mai vedere né osservare, tranne sul mare». Afferma invece che il dirigibile solo è mezzo esplorativo adatto, appunto perché può regolare a volontà la sua velocità, e quindi anche fermarsi al bisogno.

Nulla di più esatto. Ma osservo che il mio egregio collega ha considerato, per quanto riguarda l'esplorazione, un solo ed unico lato della questione, lato nel quale sarebbe follia non convenire. Dal dirigibile è più agevole l'osservazione che non dall'aereoplano, è vero, ma osservazione ed esplorazione sono proprio la stessa cosa. Un ciclista, un cavaliere, un fuciliere, da uno stesso campanile e con uno stesso cannocchiale, hanno una uguale potenza osservativa, per questo forse il ciclista, che ai piedi del campanile troverà la sua bicicletta, il cavaliere che monterà a cavallo ed il fuciliere che si caricherà lo zaino hanno la stessa potenza esplorativa?

Anche da un pallone frenato l'osservazione minuta e dettagliata del terreno sottostante è più agevole

che non da un aereo, per questo forse il pallone frenato è anch'esso miglior mezzo esplorativo dell'aereo?

La potenza, l'efficacia di un mezzo esplorativo dipende da una somma di qualità speciali insieme armonicamente coordinate allo scopo, fra queste qualità la potenza osservativa è una, necessaria, ma non la più importante. Un mezzo esplorante deve, oltre alla capacità di poter vedere, soddisfare alle seguenti condizioni:

1). Possedere una velocità superiore a quella del nemico che è incaricato di riconoscere, perché il mezzo stesso sia in grado di scoprire e riferire *in tempo utile* e cioè permettere a chi lo impiega di prendere disposizioni in base alle informazioni ricevute. La necessità di questa condizione è evidente, e del resto ad essa soddisfano tanto il più pesante quanto il più leggero per quanto in misura differente.

2). Possedere una certa irradiabilità. Per riconoscere il nemico è necessario cercarlo e trovarlo, ora chi vuol trovare facilmente qualche cosa che non sa precisamente dove si trovi, irradia le sue ricerche. Così fanno tutti i mezzi esploranti finora conosciuti e così dovranno fare i mezzi aerei. Ora, è certo che, a parità di spesa, l'aereo ha un potere irradiabile superiore al dirigibile.

3). Possedere una certa conservabilità. Non si dà mai l'incarico di una ricognizione ad un solo cavaliere o ad un solo ciclista, ma a pattuglie di cavalieri ed a pattuglie di ciclisti e questo lo si fa perché l'individuo isolato può essere soppresso con un solo colpo, mentre vi è una certa probabilità che uno almeno dei costituenti la pattuglia possa ritornare, se non altro per riferire che non ha potuto raggiungere il suo scopo. Ora, è certo, che, a parità di spesa, l'aereo presenta sul dirigibile una maggiore conservabilità.

4). Possedere una efficacia offensiva contro i mezzi esploranti nemici. Tutti i mezzi esploranti, fino ad ora impiegati, hanno sempre avuto una duplice missione: scoprire il nemico coprendo i propri, e tale doppia missione dovrà estendersi agli aerei. Ora, è certo, che un dirigibile più lento e meno manovriero nessuna azione potrà opporre a quella di un equivalente numero di aerei che intendano eseguire una esplorazione, mentre tal numero di aerei, è certo, se non altro, sarà capace di impedire al dirigibile di fermarsi per osservare tranquillamente e dettagliatamente le posizioni del partito avversario.

5). Essere sempre disponibile. La disponibilità dei

mezzi di esplorazione dipende dalla quantità dei mezzi stessi e dalla loro capacità di seguire le unità che debbono servire. Ora, è certo, che gli aerei potendo, a parità di spesa, essere in numero enormemente più grande che non i dirigibili, e presentando un ingombro minimo soddisfano meglio di quelli anche a questa essenziale condizione.

Ed ecco come, per quanto debba convenirsi che dal dirigibile l'osservazione pura e semplice sia più agevole, l'aereo per l'insieme armonico delle qualità si presenta mezzo adatto all'esplorazione, anzi l'unico mezzo veramente adatto, poiché il dirigibile non sarebbe in grado di compierla che nel caso in cui il nemico non possedesse mezzi aerei, caso questo che non credo valga la pena di considerare.

È poi necessario, io mi domando, che una esplorazione strategica sia tanto minuta e tanto dettagliata o non basta che essa fornisca la situazione nemica nelle sue grandi linee? È poi necessario che l'aviatore esplorante si mantenga ad una altezza di 1000 o 2000 metri, non può scendere un po' più in basso se la sua miopia non gli permette di vedere chiaramente? Il pericolo di esser preso a fucilate? Oh che in guerra non siamo tutti esposti, a piedi od a cavallo, a questa sgradevole eventualità? Forse in guerra l'aviatore sarà più sicuro del fante e del cavaliere che calpestano il solido terreno che vivi o morti li sostiene.

Che dall'aereo si possa vedere, si possa osservare, e ci si possa orientare, lo dimostrano giornalmente i circuiti vari che vanno susseguendosi e nei quali gli aviatori hanno per sola guida il terreno ad essi sottostante e la osservazione sarà facilitata quando, come da tempo proposi e come va attuandosi, vi sarà oltre all'aviatore un osservatore che non avrà altro incarico e non sarà distratto dalla conduzione dell'apparecchio.

L'aereo è poi l'unico mezzo aereo di cui possa disporre un esercito che operi in territorio nemico perché questi anche se possederà «hangars» e generatori di idrogeno non avrà la compiacenza di lasciarli a disposizione dell'avversario, ed il trasportare, al seguito delle truppe operanti, «hangars» smontabili, tubi, ecc. ecc. è più facile a dirsi che non a farsi, mentre gli aerei non hanno bisogno di nulla o di ben poco e possono sempre trovarsi al seguito immediato delle truppe. Io non so se tutte queste mie considerazioni avranno il potere di modificare le opinioni del mio egregio collega, in ogni caso io lo prego di volersi

immaginare la rispettiva condizione, riguardo alla esplorazione, nella quale si troverebbero due armate avversarie fronteggianti l'una disponente solo di aereoplani e l'altra solo di dirigibili, in numero presso a poco equivalente. Dalla prima, tutte le volte che un dirigibile nemico sarà avvistato, ed un dirigibile è facilmente avvistato, si innalzeranno quattro, otto, dodici aereoplani che non gli lasceranno requie né riposo se pure non riusciranno, anche col sacrificio di uno, a precipitarlo; dalla seconda quando più aereoplani saranno avvistati che fare? prima forse che un dirigibile sia pronto gli aereoplani avranno compiuta la loro missione, e, se pronto, quale azione potrà svolgere contro gli aereoplani che valendosi della loro maggiore velocità potranno volta a volta sfuggire per ritornare dove loro più conviene per osservare? Pensi il maggiore Gianinazzi al modo nel quale l'armata dirigibilista sarà costretta ad impiegare i suoi mezzi che hanno bisogno di ricovero - il quale, in generale, non avrà la stessa dislocazione dell'armata - necessitano di idrogeno quasi ad ogni atterramento, impegnano alcune volte centinaia di uomini solo per esser tratti fuori dall'«hangar» consideri a fondo la questione in tutti i suoi lati e poi dirà se non vorrebbe essere con me, dall'altra parte. Dicevo l'altra volta che l'aereoplano non so perché, non ha l'ambiente favorevole ed occorre provi sempre, ad esuberanza, quello che è capace di fare mentre al dirigibile molto si perdona e molto facilmente si chiude un occhio sui suoi difettucci; aggiungo ora che l'aereoplano anche impiegato in manovre nel tempo di pace verrà a trovarsi in condizioni sfavorevoli rispetto al dirigibile e che di

queste condizioni bisognerà tener conto al momento opportuno. E mi spiego:

L'aereoplano è certo un istrumento pericoloso e quindi in manovra non potrà e non dovrà essere impiegato con quella arditezza e quello slancio col quale potrebbe essere impiegato in guerra vera, e cioè quando l'elemento pericoloso si può mettere a fattore comune e quindi trascurare. Perciò in manovra l'aereoplano darà meno di quanto potrebbe effettivamente dare in guerra.

Il dirigibile è invece in sé meno pericoloso che non l'aereoplano, potrà quindi essere impiegato, comparativamente, con più libertà, e, d'altra parte, poiché in manovra non si fa sul serio, potrà permettersi di fronte agli aereoplani avversari ardimenti che non sarebbero compatibili in guerra, mentre, come si disse, gli aereoplani dovranno, per misura di necessaria prudenza, limitare i loro slanci. Perciò, in manovra, il dirigibile darà più di quanto potrebbe effettivamente dare in guerra.

Ciò nonostante io ritengo che sarebbe molto interessante vedere manovrare l'un contro l'altro questi due mezzi aerei nettamente distinti fra di loro, destinando ad un partito tutti dirigibili ed all'altro tutti aereoplani; il che, d'altra parte potrebbe anche essere razionale, poiché in caso diverso il partito invasore dovrebbe servirsi dei dirigibili di «hangars» e idrogeno nazionali.

I risultati di un simile esperimento, vagliati attentamente, potrebbero essere di guida e di conforto per l'avvenire, e questo è appunto l'ultimo scopo di tutti gli studi e di tutte le discussioni che non debbono degenerare mai in vane e vacue accademie.

7/5.

### **I problemi dell'aereonavigazione. Quasi per fatto personale.**

#### **«La Preparazione», 1911, 8-9 luglio.**

*I due suoi articoli cui Douhet allude sono I problemi dell'aereonavigazione, III, 21-22 luglio 1910, e L'offesa dall'aria, 22-23 giugno 1911.*

(N.d.C.)

«Nell'ultima giornata della riunione di Bethény si videro tre ufficiali francesi, che avevano preso parte alle gare, partire per via aerea verso Châlons e tre piccole bandierine tricolori fremevano nel vento, fra la terra ed il cielo. Alla Germania non è certo sfuggito questo episodio...». Così io scriveva, su questo stesso giornale, un anno fa, ed oggi

posso con onesta soddisfazione, stringermi la destra colla sinistra per essere stato buon profeta.

L'anno scorso, di questi tempi, la Germania seguiva a baloccarsi coi mastodontici ed irreali Zepelin, e considerava l'aviazione come un giuoco degno di gente sventata ed irriflessiva, dedita all'acrobatisma morale e materiale. Ma i fatti si sono imposti e di fronte alla evidenza, la Germania non ha titubato un momento ed oggi noi assistiamo attoniti ai meravigliosi risultati ottenuti da quel popolo energico che volle, fortissimamente volle, riguadagnare il tempo perduto e vi è riuscito



completamente.

Il fallimento degli Zeppelin, da tempo presentito, è stato ora francamente proclamato e la Germania ha potuto riconoscere con tutta fierezza il suo errore perché, nel medesimo tempo, presentava al mondo i suoi progressi nel campo aviatorio, progressi che le consentono di tenere alto nell'aeronautica, il nome tedesco. Attualmente la Germania possiede una eletta schiera di aviatori civili e militari, potenti fabbriche di aereoplani, aereoplani di modello nazionale; in Germania si svolgono circuiti e gare che non hanno nulla da invidiare, per la importanza, ad altri circuiti e ad altre gare del genere, e l'aviazione tedesca ha alla sua testa lo stesso *Kronprinz*.

Tutto questo non mi porta a dire che i tedeschi debbono essere stati del mio parere, ma semplicemente a concludere che ho avuto la fortuna di presentare la opinione tedesca.

Ma certo, in Germania, vi sono ancora dei *Gross*, dei *Parseval*, ecc., e di fatto ogni tanto qualcuno si perde; ma si può proprio affermare che il *Kronprinz* si sia messo a capo dell'aviazione per favorire la flotta dei dirigibili, o non è da ritenersi piuttosto che questi ultimi non siano destinati a servire sino a consumazione - come pare avvenga in Francia - o da contentino per coloro i quali sono piuttosto restii ad assimilare le nuove idee? Io certamente non lo so, ma tutti lo sapremo presto: in aeronautica anche il tempo vola, poiché quello che oggi si delinea, domani sarà luminosamente chiaro. Nell'attesa possiamo seguitare a chiacchiere, è un passatempo che se a nulla approda, non reca danno ad alcuno, e poiché la cosa è innocua mi fermerò oggi un breve momento su alcune contestazioni alle mie idee comparse su questo giornale.

Avendo io detto che l'aereoplano è l'arma adatta alla conquista del dominio dell'aria e che il dirigibile, inadatto a questo scopo, non ha nessuna reale efficacia contro terra, mi si ritorce, elegantemente, il ragionamento dicendomi: ma, se il dirigibile non può avere efficace azione contro terra, a che serve il dominio dell'aria?

Veramente a me era sembrato, negli ormai lunghi sproloqui scritti sull'argomento, di avere accennato, come gli aereoplani diano già fin d'ora affidamento di poter compiere esplorazioni sul nemico e che, quindi, il dominio dell'aria, indipendentemente dai dirigibili, servirebbe a poter compiere queste esplorazioni che in guerra hanno una certa tal quale importanza.

Ma non importa: il dominio dell'aria dovrebbe, dunque, essere conquistato per permettere ai dirigibili di poter compiere la loro azione offensiva?

Vediamo dove conduce questo ragionamento ed incominciamo coll'ammettere che l'efficacia offensiva del dirigibile sia straordinaria, una vera ira di Dio. Quanto più sarà spaventosa questa ira di Dio, tanto più sarà interessante conquistare il dominio dell'aria. Fin qui spero che andremo tutti d'accordo. Ma poiché, per conquistare il dominio dell'aria sono necessari gli aereoplani - e questo lo ammettono anche i miei avversari - ne avverrà di conseguenza che quanto più terribile sarà l'ira di Dio che può scatenarsi da un dirigibile sulla terra, tanto più sarà necessario costruire aereoplani. Il ragionamento non fa una grinza, mi pare.

Ma per sfuggire tale conseguenza logica immediata, si dice che il dominio dell'aria non è condizione necessaria all'azione del dirigibile, il quale, in molti casi, potrà agire di sorpresa ed anche di notte. Ora, per agire di sorpresa è necessaria una condizione e cioè che il nemico si lascia sorprendere (che il nemico sia f... si direbbe volgarmente); ma se noi ammettiamo questo, possiamo trarre delle conseguenze straordinarie e, per esempio, in mare limitarci a costruire torpediniere, le quali, agendo per sorpresa, sono in grado di affondare ognuna tante *dreadnoughts* quanti siluri possono trasportare; e per dire che il dirigibile può, con sicurezza, agire di notte bisogna, prima di tutto, provare due cose: e cioè che può realmente agire, mentre non possono agire gli aereoplani, il che è ancora da farsi. Ma, per concedere tutte le facilitazioni, ammettiamo pure che possa agire di sorpresa e di notte e che anche in queste condizioni la sua efficacia sia grande. Ebbene, quale sarà il miglior mezzo per difenderci da questi subdoli attacchi? Naturalmente, provvedersi di aereoplani, ma certo, unicamente di aereoplani.

Facciamo un paragone sul mare, l'elemento è meno sottile e ci sarà dato spiegarci più chiaramente. Supponiamo che una flotta, nostra eventuale nemica, abbia la peregrina idea di costruire delle navi enormemente costose rispetto alle navi da guerra, ma per compenso non protette ed armate di cannoni efficaci solo per bombardamenti terrestri, inutili, quindi, per la lotta sul mare, ma efficacissime per procedere a fieri bombardamenti sulle nostre coste. Queste navi la flotta nemica potrà impiegarle contro di noi, o dopo aver conquistato il dominio del mare o di sorpresa.



Di fronte ad un tale stato di fatto, come ci comporteremo rispetto alla organizzazione della nostra flotta? Sponderemo tutta la somma di cui disponiamo per costruire navi da guerra, atte alla conquista ed alla difesa del mare, oppure ne distrarremo una grossa parte per costruire, anche noi, di quelle iperboliche navi capaci solo di agire, contro terra, col dominio del mare o per sorpresa?

Evidentemente, noi non dedicheremmo neppure un soldo alla costruzione di quelle strane navi, lietissimi se il nostro eventuale nemico vorrà sbizzarrirsi a limitare la reale potenza che i suoi sacrifici finanziari potrebbero fornirgli per correre dietro ad una vaga illusione, e agiremo in questo senso con tanta maggiore risoluzione, quanto più saranno costosi quegli ibridi galleggianti. Ebbene, in aria è perfettamente lo stesso ed io mi domando: è logico, è prudente rinunciare a quaranta, a cinquanta aereoplani, vere unità atte alla guerra aerea, per provvedersi di un dirigibile, anche se questo è realmente efficace contro terra, capace di esplicitare la sua azione, solo quando gli aereoplani avranno conquistato il dominio dell'aria, oppure di sorpresa? o non è più logico, più prudente provvedere anzitutto i mezzi adatti a contrastare all'avversario il dominio dell'aria?

E allora si giunge a questa conclusione: ammesso pure che i dirigibili posseggano realmente una efficace potenza offensiva contro terra, si potrà incominciare a costruirne solo quando si sia raggiunta la sicurezza, quasi matematica, di essere capaci, in caso di guerra, di conquistare il dominio dell'aria; ossia quando si possederà una flotta di aereoplani di un valore recisamente superiore alla flotta avversaria.

A me sembrerebbe semplicemente assurdo che i quattro quinti del bilancio della marina fossero spesi nella costruzione di navi pel trasporto di truppe, convenientissime sì per eseguire degli sbarchi sulle coste nemiche, ma inutili finché il nemico tiene il mare e, naturalmente, partendo dal mio punto di vista, non mi sembra affatto logico che si debbano spendere i nove decimi del bilancio delle forze aeree per costruire dirigibili - ammesso e non concesso possano servire a qualche cosa - inutili finché gli aereoplani forniti dall'ultimo decimo non abbiano conquistato il dominio dell'aria, oppure impiegabili solo quando il nemico sia tanto semplice ed ingenuo da lasciarsi sorprendere di giorno o di notte.

In uno dei miei ultimi articoli ho riportato alcuni calcoletti elementari sulla caduta dei gravi, e l'ho

fatto con una certa ritrosia pensando che coloro i quali insistono sulla efficacia offensiva dei dirigibili, tali calcoletti dovranno certamente aver già fatto per conto proprio, poiché la forza d'urto d'un proiettile non è un apprezzamento, ma bensì il prodotto di una massa per una velocità. Ma mi accorgo ora di aver fatto bene a riportare quei calcoletti, poiché essi hanno almeno avuto l'effetto di attenuare l'entusiasmo circa l'azione offensiva dei dirigibili sulle navi da guerra e sui forti (e per forti io intendo quelle opere capaci di qualche resistenza alle moderne artiglierie, fra le quali figurano gli obici ed i mortai e non le opere dei tempi di Carlo Codega) e di restringere quella azione all'effetto di scoppio delle bombe rivoluzionarie ed anarchiche.

È indubitabile: la tecnica moderna è capace di costruire bombe che scoppiano anche cadendo dall'altezza di cinque centimetri; ma per quanto riguarda quelle che saranno versate dai dirigibili è probabile che la tecnica non abbia da superare simili difficoltà.

E pure indubitato che una bomba, anche una semplice bomba all'Orsini, che cada da un dirigibile sulla tolda di una corazzata in mezzo al suo equipaggio quivi raccolto per ascoltare l'istruzione morale del proprio comandante, può produrre dei danni, tuttavia è poco probabile che il comandante della nave scelga proprio quel posto per impartire l'istruzione morale appunto nel momento in cui un dirigibile nemico passa al suo zenit.

Così pure è poco probabile che, sia pure in una vetusta fortezza già dichiarata monumento nazionale, si proceda, per esempio, a pagare la cinquina per battaglione, all'aria aperta, proprio quando il minaccioso dirigibile si avvanza; ed è certo che se gli anarchici usassero dei dirigibili per compiere le loro gesta diventerebbero gli uomini più innocui del mondo, oppure strumenti di selezione umana, perché non giungerebbero a spazzare dal mondo che gli imbecilli e gli impotenti.

Nessun bombardamento ha mai provocato una decisione se non su gente imbecille, e vi sono stati bombardamenti che hanno vomitato centinaia e centinaia di tonnellate di fuoco. Che risultato ci si può ripromettere dal versamento di un dirigibile che, piccoli o grossi che siano i proiettili non ne potrà scaricare che una o, al massimo, due tonnellate, sempre quando gli riesca agire di sorpresa e sempre quando la piazza od il luogo bombardato non possenga aereoplani a sua difesa?

Per carità rimaniamo nel positivo; non basta dire

il dirigibile ha la forza di sollevamento che all'aereo manca; bisogna scendere a misurare quale può essere questa forza di sollevamento per ragionarvi sopra e concludere. Ché se poi vogliamo trattare la questione col sentimento e l'immaginazione è un altro paio di maniche, e non abbiamo neppure bisogno di affaticarci il cervello, è stato già fatto; vi è un graziosissimo libro illustrato magnificamente da Robida: *Le avventure straordinarie del capitano Farandola*, nel quale tutto quanto potremmo immaginare sulla guerra aerea è stato scritto, non solo, ma illustrato.

E per finire desidero un po' difendermi dalla accusa di umanitario che mi sono già preso diverse volte; una prima volta perché timidamente domandavo se non sarebbe stato possibile proibire la guerra aerea, una seconda volta perché dissi che il versamento di bombe da un dirigibile su di una città sarebbe un atto inutile e feroce.

Per quanto mi faccia pena veder scorrere il sangue, tanto che il più antipatico servizio al quale possano comandarmi è quello del macello, pure immagino che la guerra deve essere qualche cosa di diverso da un corso dei fiori e sono convinto che in guerra è lecito usare tutti i mezzi che servono a fiaccare la potenza avversaria, ma la coscienza di uomo del mio secolo mi fa presentire che vi sono dei mezzi che neppure in guerra si possono, onestamente, usare. Non voglio dire che fra questi ultimi sia compreso il versamento di proiettili scoppianti, tanto più che lo considero innocuo, ma potrebbe ad esempio essere compreso il versamento di fiale contenenti culture di tifo, colera, peste bubbonica ed altri simili microrganismi che, probabilmente,

riuscirebbero di effetto più micidiale.

Ma, ritornando a noi, se io ho emesso l'idea della proibizione della guerra aerea questa idea non venne generata in me dal concetto di rendere meno truce la guerra, no: morire colpiti dall'aria, dalla terra o dal mare è perfettamente la stessa cosa; il concetto era quello di rendere meno gravosa la pace, tanto è vero che io scrissi: «E così tutte le nazioni *si dissangueranno ancora un poco di più* per avere la soddisfazione di essere in grado di battersi *anche* nell'aria, e per il solo scopo di battersi *anche* nell'aria». E questo mio timido tentativo poteva anche avere scopo patriottico perché, per ora almeno, pare che sul dominio dell'aria non ci possiamo fare un troppo largo assegnamento.

Dicendo poi che il versamento di bombe su una città sarebbe atto *inutile e feroce* doveva intendersi *feroce perché inutile*.

L'uccisione di qualche centinaio di cittadini e la rovina di qualche catapecchia non può influire sull'esito di una guerra moderna, l'atto quindi è inutile; se si perde la guerra si pagano i danni del versamento; l'atto è quindi doppiamente inutile e tutto il male che si fa inutilmente è ferocia, anche se fatto in tempo di guerra e col consenso dell'Aja Scossa così da me questa accusa di umanitarismo disdicente a chi faccia professione d'armi, io mi permetto di osservare che forse, senza neppure supporlo, sono molto più umanitari di me coloro che ripongono tanta fiducia distruttiva in una macchina, se non innocua per chi la monta, molto probabilmente innocua per chi dovrebbe costituire il suo bersaglio *tempo e nemico permettendo*.

7/6.

### **I problemi dell'aereonavigazione. L'artiglieria aereonautica.**

#### **“La Preparazione”, 1911, 18-19 luglio.**

*In polemica con l'articolo del ten. Carlo Cisotti, Le offese dal dirigibile, dell'11-12 luglio 1911.*

(N.d.C.)

Me l'aspettavo; la sentivo nell'aria e nel profumo dei fiori, ma non l'avevo mai voluto prendere in seria considerazione perché desiderare che si palesasse chiaramente, come ha fatto ora per merito del tenente Cisotti (vedi suo articolo «Le offese dal dirigibile» nel n 80 di questo giornale).

Fino ad ora non si era parlato che di versamenti; ma questo tipo di tiro, piuttosto primitivo, sembra

abbia fatto il suo tempo; oggi si tratta di tiro vero e proprio di artiglierie installate a bordo dei dirigibili Cioè, dico male: oggi nutriamo la speranza di poter, un giorno o l'altro, eseguire questo tiro; *pardon*, dico male ancora oggi alcuni nutrono questa speranza

Il tenente Cisotti, che io ringrazio per le cortesi espressioni a mio riguardo e per avermi fornito l'occasione di esprimere sull'argomento il mio pensiero, termina il suo con queste parole «E non avranno forse *allora, dopo prove soddisfacenti*, pieno diritto i sostenitori della offesa dall'aria di

dischiudere l'animo loro alla speranza?». Per Bacco! altro che alla speranza avranno diritto, *allora*, di dischiudere l'animo! Alla gioia del trionfo potranno aprire il cuore; alla gioia di aver concretato un apparecchio, forse inutile, ma certo ingegnossimo.

Ma fino ad *allora*, e durante questo tempo, molta acqua scorrerà sotto i ponti, nessun diritto, non è vero? E siamo perfettamente d'accordo.

Sopra tutto è necessario che le idee non vengano confuse. La guerra impiega, quando si prestano al suo scopo, i mezzi che la tecnica spera fornirle, a breve o lunga scadenza. Di questi ultimi la guerra non si cura, ché non li conosce neppure: quando saranno pronti esaminerà se le convengono.

Perciò il problema che il tenente Cisotti propone: «È possibile e conveniente installare artiglierie a bordo di un dirigibile ecc...?» deve venire suddiviso nelle sue parti e cioè:

1° È «possibile» ecc.?

2° È «conveniente» ecc.?

Il primo è problema essenzialmente tecnico-balistico-aereonautico, il secondo è problema militare d'impiego. Di questi due problemi il secondo è, evidentemente, il più interessante, e, di fatto, se la risposta a questa seconda domanda fosse negativa, cioè se «non fosse conveniente» sarebbe perfettamente inutile affaticarsi le meningi per vedere se «è possibile». Questa sarebbe la via logica da seguirsi e perciò, in omaggio alle consuetudini, prendiamo l'altra.

Esaminiamo dunque, per un momento, «la possibilità». Il tenente Cisotti, a questo proposito, dice che, per quanto riguarda la forza d'urto, «non è il caso di preoccuparsene», perché non sarà inverosimile ottenere velocità restanti da 400 a 600 metri al secondo. La balistica non ammette il verosimile e l'inverosimile, ma solo il vero ed il falso; perciò se vogliamo ottenere che un proiettile lanciato verticalmente, dall'alto al basso, giunga sul bersaglio con una velocità di caduta superiore di  $x$  metri a quella che la sola forza di gravità sarebbe capace di fornirgli è «necessario» che parta già animato da una velocità iniziale di  $x$  metri.

Così, se lanciando un proiettile da un dirigibile che si trovi a 1000 metri di altezza sul bersaglio (e che quindi, cadendo semplicemente, vi giungerebbe con una velocità di 140 metri al secondo) vogliamo che arrivi con una velocità di 400 o 600 metri, è necessario animarlo, alla partenza, di una velocità iniziale, rispettivamente di 260 e 460 metri al secondo (salvo complicità dovute alla resistenza

dell'aria). Bisogna dunque preoccuparsi di questa velocità iniziale. Per questo, appunto, occorre il cannone, si risponde. Ed è giusto, il cannone è appunto il mezzo più usato per imprimere ai proiettili di un certo peso una certa velocità iniziale.

I miei ricordi balistici sono ormai così lontani che svaniscono nella mia mente, e perciò io non discuto neppure se con 500 kg. di cannone, affusto, congegni di punteria ecc. si possa giungere a fornire, ad un proiettile di 20 kg. da 400 a 500 metri di velocità iniziale; lo ammetto senz'altro e passo immediatamente a considerare qualche cosa di più interessante che un ricordo vivissimo e nitidissimo di meccanica rappresenta alla mia mente, e cioè la reazione che si produce nella bocca da fuoco all'atto dello sparo.

Il ricordo meccanico è semplicissimo: la reazione è uguale all'azione; all'atto dello sparo in una direzione parte il proiettile, nella direzione contraria la bocca da fuoco: le forze vive sono uguali. Ora, in generale e nei cannoni non aereonautici, la forza viva di rinculo della bocca da fuoco viene spenta in lavori di diversa natura: lavori esterni costituiti da movimenti contro resistenze, e lavori interni che costituiscono il tormento del materiale e dovuti alle resistenze che questo presenta. Ma in definitiva l'effetto del rinculo della bocca da fuoco sulla medesima, sul suo affusto e su quanto regge l'affusto, è perfettamente uguale alla percossa che riceverebbe l'affusto, se ricevesse, «ripartito su tutte queste parti», un colpo di cannone di forza d'urto equivalente alla forza viva del proiettile lanciato. Quindi ad ogni colpo di cannone lanciato verso il basso il dirigibile riceverà, dal basso verso l'alto, un urto perfettamente uguale a quello che gli recherebbe un proiettile, uguale a quello lanciato, che vi giungesse con una velocità uguale alla velocità iniziale del proiettile partito. Questo è l'«Inevitabile»; l'abilità del costruttore non potrà far altro se non che ripartire, il meglio che gli sarà possibile, tale urto su tutto il dirigibile, allo scopo di attenuarne gli effetti. E se non ci fosse altro, la cosa potrebbe ancora andare, per quanto si scorga immediatamente che molte parti dovrebbero esser rese più robuste, e quindi più pesanti.

Ma c'è dell'altro che complica maledettamente; c'è che il dirigibile si trova in equilibrio nell'aria e cioè pesa, apparentemente, zero; c'è che il dirigibile non è costituito da un tutto rigido e rigidamente connesso.

Vediamo un po' che cosa produce il fatto dell'essere in equilibrio nell'aria, e cioè di non pesare, nel



punto in cui si trova, e, per semplificare le cose di fronte alla nostra immaginazione, supponiamo di possedere uno strano cannone di peso specifico uguale a quello dell'aria ad una certa altezza e di disporre tale cannone nell'aria, a quella altezza, verticalmente, bocca rivolta e terra. Lo strano cannone rimarrà là, sospeso fra due arie; facciamo partire il colpo; naturalmente il cannone rincula verticalmente verso l'alto. Da che, da qual lavoro resistente sarà spenta la forza viva di rinculo? Il cannone, nell'aria, pesa zero e perciò innalzandosi non produce nessun lavoro, se si eccettua quello piccolissimo dovuto alla rottura di equilibrio che si verifica nell'innalzamento lungo la verticale. Eppure solo in questo piccolo lavoro e in quello eseguito per vincere la resistenza dell'aria dovrà spegnersi la forza viva di rinculo, e perciò si avrà una lunghezza di rinculo (che nel caso attuale equivale ad un innalzamento) enorme.

Questo strano cannone immaginario ci rappresenta appunto un cannone aereonautico collocato su di un dirigibile perfettamente rigido; ad ogni colpo di cannone il dirigibile riceverà una spinta dal basso verso l'alto equivalente alla forza viva del proiettile alla bocca, spinta che non potrà smorzarsi se non con la resistenza dell'aria al movimento ascendente e col lavoro dovuto alla rottura di equilibrio nell'innalzamento. Smorzata la spinta il dirigibile non si troverà più nel suo punto di equilibrio statico ma più in alto, quindi inizierà una discesa la quale, a sua volta, oltrepasserà il punto di equilibrio, si arresterà e si cambierà nuovamente in ascesa, e così di seguito finché, poco per volta, l'equilibrio verrà raggiunto. Perciò ogni colpo del cannone aereonautico produrrebbe nel dirigibile perfettamente rigido una serie di ampie oscillazioni.

Ma di dirigibili rigidi non se ne parla neanche nella patria di Zeppelin. Vediamo che cosa deve accadere in uno non rigido, e, per semplificare le cose, immaginiamo di appendere, con una corda, ad un pallone sferico, un cannone, mantenendolo, al solito, verticale colla bocca rivolta contro terra. Supponiamo il tutto in equilibrio ad una certa altezza nell'aria e facciamo partire il colpo. Immediatamente ed istantaneamente il cannone, che era immobile e gravava con tutto il suo peso, acquista la velocità di rinculo, cioè si innalza; la corda che lo sosteneva, e che era tesa, perde immediatamente ed istantaneamente la sua tensione, ed il pallone soprastante viene, istantaneamente «scaricato di tutto il peso del cannone». Così alleggerito il pal-

lone inizia una ascensione partendo da una velocità zero ed aumentandola rapidamente. Ma nel tempo stesso il cannone smorza la sua forza viva di rinculo nel lavoro che fa per innalzarsi (e questo è veramente un lavoro perché il cannone pesa) e, spenta tale forza viva, ricade. Avverrà quindi che la distanza fra cannone e pallone, che era diminuita, torna a crescere, poiché le due parti muovono in senso contrario; nell'istante in cui tale distanza ritorna ad essere uguale alla lunghezza della corda che unisce le due parti, la corda viene ad essere nuovamente tesa ed il pallone viene «istantaneamente ad essere caricato di tutto il peso del cannone» e tutto l'insieme ad essere assoggettato al tormento dovuto al fatto che il pallone, in quell'istante, possiede una velocità verso l'alto ed il cannone una velocità verso il basso, oppure una velocità verso l'alto ma inferiore. Quello che può avvenire in queste condizioni nella massa dei gas, negli organi d'unione, ecc., è difficile immaginare, ma sarà, certamente, un grave perturbamento. Eppure questo cannone così appeso rappresenta, schematicamente, il dirigibile coll'artiglieria verticale, coll'attenuante che non è necessario troppo sofisticare sul centro di gravità, sul centro di spinta, sul centro di resistenza, sul centro di percorso, e su tante altre bazzecole del genere che, in un dirigibile vero e proprio, hanno una certa tal quale importanza.

A me sembra quindi che in considerazione delle perturbazioni e dei tormenti ai quali andrebbe certamente soggetto un dirigibile, per il solo fatto di renderlo atto ad imprimere una certa velocità iniziale ai proiettili da esso lanciati, sia il caso di preoccuparsi alquanto della forza d'urto dei proiettili, di preoccuparsene seriamente e prima ancora di pensare a semplificare il servizio del pezzo. La difficoltà di installare artiglierie a bordo dei dirigibili deve essere molto molto grande se ancora questo non fu fatto. Come va che le grandi case industriali, specializzate nella costruzione delle bocche da fuoco più svariate, hanno presentato dei cannoni contro i dirigibili e non dei cannoni pei dirigibili? Sarebbe pur stata, per esse, una eccellente *réclame*, anche se in pratica inutili quanto gli altri. Perché l'hanno trascurata? Comprendo benissimo che questa non è una ragione ma una semplice presunzione; ma pur tuttavia è una presunzione che si basa su delle ragioni.

Vinte anche tutte le difficoltà ed installato il cannone a bordo, rimangono le altre complicazioni dovute alla incertezza di un tiro che non si può



regolare sui risultati e che viene eseguito da un'arma in posizione completamente instabile. In ogni modo è certo che, se si giunge ad installare un cannone sul dirigibile, l'efficacia del tiro qualche cosa guadagnerà su quella del versamento. L'efficacia di questo è zero, quello del cannone sarà qualche cosa più di zero; ma questo qualche cosa di più compenserà poi i sacrifici che si dovrebbero fare? Per lanciare, Dio sa con quanta probabilità di colpire 100 proiettili di 20 kg. e cioè 100 proiettilucci, costruire un dirigibile mostruoso di 20.000 m<sup>3</sup>, il suo hangar, l'officina di produzione dell'idrogeno, immobilizzare un trecento soldati ed una diecina di ufficiali ecc., ecc., vincere tutte le difficoltà di navigazione, trovare l'occasione favorevole ecc. Tornerà conto? Mah!

Ma per terminare per quanto riguarda la parte tecnica del problema, dico che, secondo me, sarà ben difficile che si possa a bordo dei dirigibili installare artiglierie veramente efficaci, senza modificare sostanzialmente l'odierna struttura dei dirigibili. Tuttavia sulla questione tecnica, io dilettante, non insisto; essa è per me di molto secondaria importanza; mi auguro solo di viver tanto da vederle queste sperate artiglierie; per ora sta il fatto che non esistono.

Pure, giacché si fa per discorrere, se esistessero cambierebbero forse la faccia delle cose? E cioè, se si potessero, fin d'ora, installare a bordo le artiglierie preconizzate dal tenente Cisotti, «sarebbe conveniente» costruire dirigibili così armati?

Neanche per sogno. Nel mio articolo ho cercato di dimostrare questa verità. Quanto più i dirigibili saranno efficaci contro terra, tanto più sarà necessario possedere aereoplani per impedire che i dirigibili possano esercitare la loro efficacia.

L'importanza non è rendere il dirigibile atto ad offendere verso il basso, ma bensì a renderlo atto a potere esso stesso tenere l'aria contro il nemico aereo. Se si vuol salvare il dirigibile dalla sua morte non immatura, bisogna cercare di renderlo atto a combattere nell'aria; finché non sarà capace di far questo, qualunque arma possegga contro terra, sarà inutile, non solo, ma dannosa, perché non servirà che a sviare energie dal loro scopo diretto.

Non bisogna lasciarsi impressionare dalla grossez-

za dell'apparecchio e trascinare a far paragoni sentimentali. Le fregate con le quali combatteva Nelson erano, credo, più grosse degli attuali minimi incrociatori, ma non potrebbero più coesistere nelle squadre moderne. La forza di sostentamento dell'idrogeno è, all'ingrosso, un millesimo della forza di sostentamento dell'acqua; questo bisogna sempre tener presente; la nave aerea non può paragonarsi che alla millesima parte della nave acquea, e non si può fare paragone fra uomo e battaglia.

Bisogna essere armati non in un modo qualunque, ma nel modo migliore per l'offesa e la difesa, secondo il nemico cui si va incontro. Non metteremo una rivoltella sul nostro comodino per difenderci dalle zanzare, ma un Zampironi; andremo a caccia di quaglie con un fucile da caccia e con cartucce a pallini, e non con un cannone-revolver; se l'avversario ci minaccerà di un pugno in faccia, non perderemo il tempo a pestare i piedi. Il mio cane può possedere il miglior naso del mondo, ma se non ha denti il lupo mangerà le pecorelle del mio gregge; è vero che io avrò poi la consolazione morale di andare in cerca di tartufi, molto profumati ma poco sostanziosi.

Il cardine della questione aereonautica militare sta nella verità seguente: «I mezzi di guerra aerei debbono essere atti a combattere nell'aria». O si conviene, o non si conviene in questo; ma è certo che, finché non si avrà ben chiaro, ben netto, ben definito un punto di partenza, si andrà avanti tasteggiando come i ciechi da poco abituati al loro mestiere.

E pure di un'altra verità bisogna profondamente immedesimarsi, e cioè che la tecnica serve la guerra e non questa quella, e che perciò la tecnica deve piegarsi alle esigenze della guerra, e non la guerra alle esigenze della tecnica.

Questo penso io, che nego, prima di tutto, ogni utilità al dirigibile in guerra, qualunque efficacia possa avere contro terra, ed, in linea subordinata, nego al dirigibile - allo stato attuale delle cose ed in un prossimo avvenire - ogni efficacia contro terra; e, se insieme a me così pensa solo una esigua minoranza, mi consolo ricordando che vi fu chi sostenne la ragione trovarsi appunto sempre dalla parte delle minoranze le quali precedono i tempi invece di seguirli.

7/7.

**I problemi dell'aereonavigazione. A proposito di un'intervista.  
"La Preparazione", 1911, 10-11 agosto.**

*La direzione del giornale fa seguire all'articolo di Doubet la seguente nota:*

*«Abbiamo voluto che il nostro egregio collaboratore ribattesse direttamente a quell'inciso dell'intervista concessa al "Giornale d'Italia", di cui egli tratta nell'articolo qui sopra pubblicato, giacché il nostro solo giornale e per opera principale del Doubet ha tenuto e tiene viva una discussione elevata e tutt'altro che accademica sull'importante argomento dell'aereonavigazione militare. Che in questa discussione non si tratti di "sterili chiacchiere" - lo diciamo perché sappia l'anonimo intervistato del "Giornale d'Italia" che ha gratificata la spiccia definizione - ce lo prova l'interessamento sollevato all'estero dagli articoli in questione riprodotti e discussi in giornali francesi e tedeschi; in paesi cioè dove l'aereonavigazione militare si trova tanto avanti alla nostra da non aver bisogno senza dubbio d'occuparsi delle "chiacchiere" dei nostri collaboratori, se per tali fossero colà giudicate. Tanto per la storia».*

(N.d.C.)

Trovandomi al campo, dove non giungeva che a sbalzi l'eco del mondo, mi era sfuggita una intervista, davvero interessantissima, comparsa sul *Giornale d'Italia* (n. 216 del 5 agosto) pubblicata sotto il titolo «La navigazione aerea militare e la difesa d'Italia», intervista che mi è caduta sotto gli occhi solo oggi, e che merita qualche parola di commento.

Esposte tutte le speranze che si nutrono in un futuro più o meno prossimo, l'ignoto intervistato ha concluso con un periodo che mi ha arrecato, personalmente, una grande soddisfazione ed un immenso piacere.

Il periodo, al quale alludo, è il seguente:

«Occorre larghezza di mezzi per le indagini e per gli studi: e occorre soprattutto buona volontà: non si debbono però gettare quei denari, che vi sarà sempre tempo di spendere quando - trovato un tipo corrispondente a tutte le esigenze - si sarà certi di poterlo riprodurre allestendo in tal modo una vera flotta aerea, potente e pratica».

Nessuna migliore, né più completa conferma poteva esser data a quanto da mesi io vado scrivendo. Ne desiderate la prova? Ecco: lo ho detto e ripetuto che mentre esistono dirigibili non esiste il dirigibile

militare; ho detto e ripetuto che siamo in un periodo sperimentale diretto alla ricerca del dirigibile militare - che per me è una dolce illusione ma il tentar non nuoce; - ho detto e ripetuto che, perciò, non si può parlare di flotta aerea, e sarebbe assurdo spendere i denari che la nazione ha fornito per costituire una flotta aerea con mezzi inadatti, quali sono quelli che oggi si posseggono. Vedete dunque come andiamo d'accordo coll'ignoto intervistato; egli dice, anzi, che l'allestire una flotta aerea, coi mezzi attuali, sarebbe un «gettare» i denari; dice che occorre larghezza di mezzi per indagini e per studi, eseguiti con calma e serenità, per trovare un tipo corrispondente a tutte le esigenze - esigenze militari io suppongo; - dice che «solo quando» tale tipo sarà concretato, «solo allora» si potrà allestire una «vera» flotta aerea «potente» e «pratica». Non vi pare di leggere la conclusione di uno dei miei, oramai stucchevoli, articoli? Non vi è che una sola differenza fra il mio modo di pensare ed il modo di pensare dell'intervistato: questi spera; io dispero, ma questa è una *nuance* che non ha nessuna importanza; pur disperando io ammetto che si esperimenti, e tutti saremo d'accordo perfetto quando, come S. Tommaso, potremo, che Dio ci mantenga in vita, toccar con mano «il tipo corrispondente a tutte le esigenze».

Un altro periodo della intervista in parola mi ha invece addolorato, anzi, dirò meglio, sorpreso.

Interpellato sul suo pensiero circa le polemiche - con maggior proprietà di linguaggio si sarebbe potuto dire: discussioni - impegnate in pro e contro i dirigibili, l'intervistato avrebbe risposto: «Chiacchiere inutili; e per di più fatte non da chi lavora, ma da chi ha scelto per suo sterile compito di vita la critica all'opera fattiva degli altri».

Ripeto: questa risposta mi ha sorpreso, ma pensando meglio mi sono fermamente convinto che, in questo punto, o la parola dell'intervistato ha tradito il pensiero o la penna stilografica dell'intervistatore ha tradito l'orecchio.

Questa convinzione si è profondamente radicata in me; di fatto se così non fosse, io, che ho preso in questa discussione sulla efficienza guerresca dei dirigibili e degli aereoplani una posizione netta e decisa in prima linea, risponderei in questo modo: solo una persona in questo mondo osò dichiararsi infallibile; solo i dogmi non si potevano discute-

re, una volta, oggi anche quelli si discutono: un'opera fattiva non è sempre un'opera utile e produttiva. Se io vedo un cieco avanzarsi, tutto affacciato nel cercare le rime di un sonetto, verso l'orlo di un burrone cerco di fermarlo prima che vi precipiti; se vedo un oste intento a riempire di vino una botte forata al suo fondo sento il dovere di avvertirlo. Con questo io non voglio affatto paragonare chi non la pensa come me al cieco facitore di rime o all'oste distratto, tutt'altro, il cieco e l'oste sarò io, e Dio voglia che così sia, ma perché nessuno sente il bisogno di prendermi per un braccio o di avvertirmi?

Ah! no; non uno sterile compito di critica ad un'opera fattiva mi ha spinto e mi spinge a scrivere, apertamente, quello che penso; ad intraprendere una discussione apparentemente antipatica, perché contrastante col sentimento della maggioranza e tendente alla distruzione di rosee illusioni; ad andare contro i miei stessi interessi, perché, ne ho la precisa coscienza, nulla vi è di peggio nel nostro ambiente, che crearsi delle antipatie.

Se avessi voluto, sotto il velo dell'anonimo, non avrei forse potuto polemizzare invece di discutere? Sono io forse un inventore d'aereoplani od azionista di qualche casa costruttrice di velivoli? Dunque? Dunque, poiché non si è compreso, o non si è voluto comprendere, il sentimento che mi ha spinto su questa via è bene che io lo spieghi una volta per sempre: io ho la profonda, radicata convinzione che il problema della navigazione militare aerea non è risolvibile col più leggero; visto che in Italia si tenta risolverlo principalmente con questo mezzo, ho ritenuto, e ritengo, che siamo su di una falsa strada: dato questo ho creduto, e credo, mio «preciso dovere di cittadino e di soldato» di dirlo francamente, altamente, serenamente allo scopo di evitare che un giorno il paese cada bruscamente dall'alto delle sue illusioni per domandare bruscamente conto della potenza aerea che gli era stata promessa. Questo ho voluto, e voglio evitare, e non mi sembra affatto di essermi dato uno sterile compito. Sbaglierò, non riuscirò, pazienza: fa quel che devi, avvenga quel che può, è il motto che mi sono

prefisso di seguire. Mi è sembrato di vedere il cieco sull'orlo del precipizio ed ho cercato di trattenerlo con tutte le mie forze a costo di precipitare anch'io; quello che io credo cieco non lo è: è presbite, l'abisso è una mia allucinazione: la via maestra seguita e conduce alla meta - tanto meglio: saranno diversi milioni risparmiati al paese - ma perché allora non mi mostra ch'egli vede, non mi fa toccar con mano che l'abisso è una illusione della mia mente esaltata?

Questo è. Io non domando che di essere convinto del contrario di quanto affermo, perché al disopra di ogni orgoglio personale sta l'interesse generale; e non è la prima volta che lo domando, ma nessuno mai di veramente competente ha mai degnato di ribattere ai miei argomenti. Perché? E l'aereonavigazione qualche cosa di così misterioso che solo gli iniziati ne possano, fra loro, parlare a bassa voce? Non pare: esiste già una completa letteratura aereonautica; dirigibili ed aereoplani sono in commercio e le case mandano i cataloghi a chi li domanda; le invenzioni brevettate, per questo solo fatto, sono note a chi vuol conoscerle; non si fa una ascensione che sfugga ai «reporters» ed ai fotografi; pullulano le interviste e perfino si tengono conferenze in teatri. E allora? sono i miei argomenti così puerili, così trascurabili, da meritare che neppure si perda tempo a rispondere?

Sarà, ma il tempo che si impiegherebbe a rispondere non sarebbe perduto. Fra i molti che leggono, qualcuno potrebbe essere attratto dalle mie idee e ciò non avverrebbe se si riuscisse a dimostrare che il sottoscritto è un vanitoso cretino... Resta un'ultima supposizione: che ai miei argomenti sia difficile rispondere, ma quest'ultima supposizione non la faccio che per non trascurarne nessuna, perché decisamente non ci credo.

Tutto questo risponderei ed altre cose ancora che ho sulla punta della lingua se potessi supporre che quel certo periodo fosse l'espressione esatta del pensiero dell'intervistato, ma siccome non posso supporlo - siamo tanto d'accordo su tutto il resto - non dico niente altro se non arrivederci ai miei troppo pazienti lettori.

7/8.

**I problemi dell'aereonavigazione. Lettera aperta. «La Preparazione», 1911, 12-13 agosto.**

*A proposito dell'articolo del ten. Sallustio Regii, L'artiglieria aereonautica, «La Preparazione», 1-2 agosto 1911.*

(N.d.C.)

Egregio collega.

La ringrazio della insperata collaborazione che Ella, signor Regii, mi apporta nella discussione da lungo intrapresa, e creda che questo ringraziamen-



to non è una vana formola di cortesia, ma sorge spontaneo dal cuore riconoscente per chi, condividendo le mie idee, vi apporta un solido contributo di ragioni in appoggio.

Ella ha recato dinanzi ai lettori di questo giornale delle ragioni che provano *a fortiori* quanto io ho cercato di provare, così alla buona, mettendo gli avversari nelle migliori condizioni, addirittura nel vuoto, e dimostrando loro che si creano delle pericolose illusioni, pur ammettendo che essi possano per avventura trovarsi in quell'ambiente immaginario che la natura ha in orrore.

A me non era possibile prendere in considerazione la resistenza dell'aria, né accennare ai curiosi fenomeni che da tale resistenza derivano; s'immagini: sono stato accusato di tecnicismo e di facitore di calcoli solo perché ho osato riportare la formola volgare che stabilisce la legge della caduta dei gravi nel vuoto; se avessi osato di introdurre nei miei discorsi un logaritmo, e per di più neperiano, mi avrebbero detto che li ho inventati io per mio uso e consumo; se mi fosse passato per la testa di asserire che un corpo cadendo può, in certi casi, diminuire la sua velocità di caduta mi avrebbero dolcemente convinto a ricercarmi un domicilio nei pressi della Lungara.

Ella invece ha potuto dire queste cose; nuovo nell'arringo non può essere sospetto ed io, Le ripeto, Le sono gratissimo dell'insperato aiuto che Ella mi porge e questa mia gratitudine voglio dimostrarle dandole qualche consiglio, che la mia età maggiore solo mi autorizza di esprimere.

Prima di tutto non si illuda. Ella afferma più volte che la balistica non è una opinione?

Io ero del suo stesso preciso parere, ma l'esperienza mi ha dimostrato che tanto la balistica, quanto tutte le altre scienze esatte possono diventare opinioni quando questa trasformazione riesce utile alla discussione o, per lo meno, tutti i risultati delle scienze esatte possono dimenticarsi quando solo tale dimenticanza può reggere in piedi una tesi pericolante.

In generale avviene che l'uomo colpito da una vivace impressione affermi senz'altro un'idea; che a questa idea si affeziona come a figlia del suo cervello e che quindi la sostenga coraggiosamente. Lei sente uno che dice: Questo è: Lei risponde: Questo non può essere perché, se fosse, due e due farebbero cinque: l'altro ribatte: Lo so anch'io che due e due non fanno cinque; Lei, tutto contento, esclama: Dunque? e l'altro conclude: Ma questo è. In generale le discussioni prendono questa piega

e raggiungono questo risultato; e, coll'andare degli anni, Ella se ne convincerà.

Quando poi la ragione contraria è un poco più complessa della definizione: due più due fanno quattro; allora può avvenire che chi la porta si senta rispondere: Questo lo dice lei, ma non sono della sua opinione.

Quando, ormai lungo tempo è trascorso, io ero tenente, mi capitò, durante un tiro a tempo in alta montagna, di notare che il comandante della batteria aveva trascurato di tener conto dell'angolo di sito. Rispettosamente glielo feci osservare ed ebbi precisamente quella risposta: sì che gli *shrapnels* continuarono a scoppiare alto nei cieli con grande gioia dei villeggianti vicini accorsi al nuovo spettacolo. E fu quello il primo argomento che comincio ad ingenerare in me la convinzione che tutto a questo mondo può diventare un'opinione. Lo capisco che tale affermazione può riuscire dolorosa per chi, come Lei, è abituato a ragionare rigidamente e sente profondamente la potenza e la bellezza della verità ardente, ma è così, e non ci si può fare assolutamente nulla. La grande maggioranza si commuove dinanzi all'oleografia che rappresenta Galileo accasciato e mormorante lo storico e leggendario: «Eppur si muove» e seguita a ragionare come i frati inquisitori che quel grande torturarono moralmente e fisicamente.

Non s'illuda quindi che dimostrando matematicamente l'assurdità di una cosa, sulla possibilità di questa cosa la discussione sia esaurita; ma che, al contrario, poiché la botta sarà stata forte, la reazione sarà più violenta. Lei ha detto, ed ha dimostrato, che il versamento dei proiettili da un dirigibile è inefficace; ha detto, e dimostrato, che il getto di proiettili mediante un'artiglieria aereonautica è ancora più ripugnante al buon senso tecnico; e che importa? tecnici e non tecnici seguiranno tranquillamente nei loro studi proficui. Vi è forse uno solo fra di noi che non conosca un inventore del moto perpetuo?

Un altro fenomeno curioso avviene e Lei certamente, col tempo, avrà occasione di osservarlo. Le opinioni tecniche variano precisamente nello stesso modo e per gli stessi incomprensibili motivi per i quali variano le opinioni politiche. E su questo mi piace citarle un esempio che ha per me un interesse personale.

Un giorno, nei primi mesi dell'anno scorso, lessi sul *Corriere della Sera* un articolo apologetico sull'aereoporto, firmato da un onorevole professore. In questo articolo si diceva mirabilia del nuovo



strumento e gli si profetizzava un avvenire straordinario. Io lo stavo leggendo, con quel vago interesse col quale si scorrono gli articoli indifferenti, poiché fino ad allora mi ero curato di aereonautica presso a poco come di teologia, quando una frase mi colpì come una mazzata in testa. La frase era questa: «l'aereoplano diverrà fra breve il mezzo più economico di trasporto anche per le merci», e fu essa che mi spinse a cercare di penetrare, per quanto era concesso ai miei mezzi, nei misteri aereonautici.

Or bene lo stesso onorevole professore quest'anno, alcune settimane fa, parlando alla Camera sulla flotta aereonautica affermò dimostrata la potenzialità offensiva dei grossi dirigibili. L'opinione tecnica si era andata modificando.

Un altro consiglio, l'ultimo, desidero darle. Ella è tecnico e, mi dicono un tecnico di valore. Ebbene io le consiglio di non lasciarsi assorbire interamente dal tecnicismo, perché noi militari dobbiamo essere soprattutto militari.

Per noi un cannone vale in quanto serve allo scopo pel quale è destinato: esso deve rispondere quindi ad esigenze balistiche e ad esigenze d'impiego, e queste esigenze debbono essere armonicamente fuse e richieste. È quindi necessario che nessuno di noi dimenticando di essere soprattutto un soldato si lasci assorbire interamente dal tecnicismo, o, dimenticando che un soldato vive nel mondo e che nel mondo sorgono nuove cose e le vecchie si perfezionano, si lasci assorbire completamente da quello che chiamerò tatticismo. Il tecnico militare, se vuol produrre qualche cosa di militarmente utile, deve aver ben chiara idea di quello che può veramente essere utile in guerra; il tattico, se vuol mettersi in grado di richiedere al tecnico qualche cosa di utile alla guerra, deve conoscere, perlomeno nelle sue linee generali, quello che la tecnica, nel momento che passa, può fornire. Se questa fusione di tecnicismo e di tatticismo non esiste avviene che il tecnico ed il tattico, ognuno dei due per proprio conto, lavorano rinchiusi nel proprio ambiente limitato senza possibilità di proficua cooperazione, ed il risultato finale è la produzione, per parte del tecnico, di mezzi che il tattico non può o non sa impiegare e dei quali perciò si disinteressa, fino a che non si sia potuto orientare, il che avviene lentamente.

Ai tempi di mia gioventù il più gran dispetto che

si potesse fare ad un comandante di partito era quello di assegnare, a quel partito, dell'artiglieria. Era un'arma tecnica, si diceva allora, e perciò la si abbandonava a sé ed al suo comandante il quale, in generale, di tattica non conosceva che la presa di posizione, alla scuola di tiro, presso l'albero noto. E ci vollero degli anni e degli anni perché andasse formandosi la coscienza della necessità della cooperazione delle tre armi, quasi come se questa necessità non fosse un assioma dell'arte della guerra.

Oggi lo stesso accade per i mezzi aerei. Sull'impiego di questi mezzi la maggioranza si rifiuta di discutere trincerandosi dietro il fallace riparo della sua confessata incompetenza. Questa incompetenza sarebbe giustificata se per discutere sull'impiego dei mezzi da guerra aerei si richiedesse la teoria della resistenza dell'aria o quella dell'elica o che so io, invece essa è completamente ingiustificata poiché è sufficiente conoscere le qualità essenziali e caratteristiche dei mezzi aerei, qualità che dovrebbero essere conosciute da tutti noi, giacché sono, o diventeranno, mezzi di guerra. Siano essi mezzi atti alla ricognizione, diventino mezzi atti all'offesa, poco importa, sono mezzi che saranno impiegati insieme a tutti gli altri per conseguire lo scopo finale della guerra e cioè la vittoria; la loro azione dovrà essere coordinata alle azioni degli altri mezzi in una armonica cooperazione di intenti e di sforzi, e questa cooperazione armonica è impossibile, od illusoria, finché i mezzi aerei verranno abbandonati a loro stessi.

E perciò che, convinto come sono di quanto affermo, mi permetto di darle quest'ultimo consiglio: se ancora non ha cominciato a farlo, procuri di temperare il suo tecnicismo con lo studio della guerra, studio quanto mai vario complesso ed interessante, ma nel quale tutti i problemi più ardui si possono risolvere col semplice buon senso, sorretto da quella rigidità e severità di ragionamento al quale, certamente, le scienze esatte avranno abituata la sua mente. Nell'arte della guerra le «opinioni» danzano una ridda frenetica, non si spaventi: fra le folli danzatrici non riesce troppo difficile, a chi proceda calmo e sereno, ritrovare la fedele e sicura compagna, composta negli atti, fra la gazzarra che la circonda senza turbarla.

Contando sul suo valido aiuto nuovamente la ringrazio, salutandola.

7/9.

**I problemi dell'aereonavigazione. Positivismo in aria, I.  
"La Preparazione", 1911, 19-20 settembre.**

*L'articolo e quello successivo del 28-29 settembre rispondono a quelli di Epsilon, L'impiego militare dei dirigibili, "La Preparazione", 8-9, 19-20 e 22-23 agosto 1911, e L'impiego dei dirigibili nelle grandi manovre, 5-6 e 7-8 settembre (quindi 14-15 e 21-22 settembre e 30 settembre-1° ottobre, non conosciuti da Douhet nel momento in cui scriveva i suoi due articoli). Epsilon replicherà a Douhet con due articoli, Risposta al "Positivismo in aria", 17-18 e 19-20 ottobre, sempre su "La Preparazione", nel quadro del ricco e vivace dibattito sull'aeronautica promosso dal giornale.*

(N.d.C.)

Ho letto, con vivo interesse, le due serie di articoli firmati *Epsilon*, su «L'impiego militare dei dirigibili» e su «L'impiego dei dirigibili alle grandi manovre» (vedi numeri 92, 96, 97, 103 e 104 de *La Preparazione*), e questo vivo interesse mi spinge, per quanto io non possegga una grande esperienza dei mezzi aerei in discussione, ad interloquire nella faccenda, col fermo proposito di evitare quanto possa sapere di ciarpame di letteratura fantastica, mantenendomi, cioè, nel più puro positivismo, cosa che, del resto, mi ero illuso di aver sempre fatto, ma che ora mi accorgo, con mia grande confusione, di non essere riuscito a fare.

Come i miei lettori sanno, io ho sempre cercato di dimostrare che un mezzo aereo militare, qualunque esso sia, deve sopra tutto essere atto al combattimento nell'aria e che, tanto più il mezzo sarà atto al combattimento aereo, tanto più questo mezzo sarà capace, in guerra, di eseguire l'esplorazione.

Ora questa mia affermazione manca semplicemente di base perché, come ha detto *Epsilon* (n. 92): «nelle attuali condizioni è assolutamente immaginaria qualsiasi lotta fra aereoplani e dirigibili».

Fondandosi su di una base immaginaria la mia affermazione è quindi necessariamente falsa e deve perciò venire sostituita dalla seguente: il miglior mezzo di esplorazione aerea è quello che permette, il più comodamente e col minor rischio possibile, l'osservazione.

Dato che questa proposizione rappresenta la verità pratica e reale non vi è dubbio che la conseguenza logica debba essere quella tratta appunto da *Epsi-*

*lon*: il mezzo più adatto per l'esplorazione è il dirigibile perché sul dirigibile ci si sta molto più comodamente e sicuramente che non sull'aereoplano (su di uno Zeppelin funzionava persino un servizio di *buffet*).

Questo essendo, e dato che la questione del costo dei dirigibili non ha nessuna importanza perché: «qualora con un dato mezzo si ottengano risultati migliori, ed anche in misura assai limitata, di quelli aggiungibili con altro, il primo mezzo sia da preferirsi anche se esso costa infinitamente di più» (n. 92), come non ne ha che una secondaria (n. 92) quella della facilità di trasporto e di messa in azione, io non giungo a spiegarmi per quali misteriose ragioni, *Epsilon*, ad intervalli esca in frasi di questo genere: «dirigibili ed aereoplani sono, oggi, due mezzi concomitanti che si completano a vicenda» (n. 92): «oggi i due mezzi non si scartano ma si compenetrano» (n. 96): «in un avvenire più o meno prossimo l'aereoplano sarà l'indiscusso trionfatore dell'aria e quindi i dirigibili dovranno cedere il campo» (n. 96); «oggi, come oggi, noi riteniamo, contrariamente all'opinione dei più, che gli aereoplani, meglio che i dirigibili, potrebbero compiere l'esplorazione strategica» (n. 103). E questo non riesco a spiegarmelo perché io, bensì uso a fantasticare, non giungo ad immaginarmi, né in un prossimo né in un lontano avvenire, un aereoplano più comodo e più sicuro di un dirigibile.

Che il dirigibile sia un mezzo eccellente di osservazione «in guerra» è stato poi, secondo *Epsilon*, vittoriosamente dimostrato dall'impiego dei medesimi nelle recenti grandi manovre; i giorni 23 e 24 furono addetti alla Direzione, il 26 al partito «azzurro», il 27 al «rosso», il 28 all'«azzurro» ed il 29 di nuovo al «rosso»; ebbene, essi, nonostante questo rapido mutare di incarichi, dimostrarono che, navigando tranquillamente, senza preoccupazioni di impossibili lotte nell'aria né di simulate offese da terra (le norme vietavano qualsiasi atto contro gli aerei e le truppe combattenti ignoravano a qual partito i dirigibili appartenessero), da una ragionevole altezza, con buoni cannocchiali, ottimi occhi ed eccellenti osservatori si giunge a scoprire qualche cosa di quello che avviene sulla superficie terrestre sottostante. Era, questo, un risultato che si poteva prevedere facilmente anche da chi, come me, non ha gran pratica di mezzi aerei e, di fatto, in parte,

almeno, lo avevo preveduto allorché scrissi che il dirigibile costituirebbe un eccellente mezzo di esplorazione aerea quando si fosse nel caso di dover combattere contro un nemico sprovvisto di mezzi aerei. Oggi però, visto che la lotta nell'aria è assolutamente immaginaria debbo, necessariamente, convincermi che lo è anche quando il nemico ne sia provvisto, in qualsivoglia misura e di qualsiasi tipo.

*Epsilon* dice che i nuovi mezzi non arrecheranno alcuna rivoluzione nell'arte della guerra; io sono perfettamente del suo parere, tuttavia mi sembra che, se non recheranno una vera rivoluzione, apporteranno qualche novità estremamente curiosa.

Noi vedremo cioè, sopra i futuri teatri strategici e sui futuri campi di battaglia, librarsi numerosi aerei appartenenti alle parti avversarie, fraternamente commisti e solo intenti a guardare verso il basso coscienziosamente appuntando, su calchi pallidi, le posizioni nemiche da trasmettersi (e perché no, col tempo) colla telefotografia senza fili ai propri capi. Questo pacifico ed illustre spettacolo aereonautico aviatorio internazionale svolgentesi al di sopra di un campo sul quale muoiono migliaia di uomini non sarà forse uno spettacolo nuovo che il nuovo mezzo aereo ci arrecherà?

Ad evitare le poche disgrazie che, nonostante tutto, potrebbero ancora capitare, specialmente per l'affollamento degli aerei sui punti più interessanti ed emozionanti, sarebbe utile pensare, fin d'ora, a concretare un Regolamento internazionale sulla circolazione aerea in guerra che non lasci luogo a dubbi e a discussioni che in certe occasioni possono degenerare, ed allora la carica di aereonauta e di aviatore potrà essere concessa, in premio, ai padri di numerosa prole.

Sembrerà forse ad alcuno che io scherzi; tutt'altro. *Epsilon* afferma che i nostri più valenti aviatori condividono la sua opinione: «La ricerca della lotta sarebbe un errore; i mezzi aerei debbono per quanto possibile sfuggirla». Pur non tenendo calcolo che, se il cercar la lotta è un errore, lo sfuggirla costituirebbe impedire che il nemico compia un errore, è certo che, se tutti gli aviatori e gli aereonauti del mondo arrivano a compenetrarsi di quella profonda verità, il quadro che io ho dinanzi tracciato non ha nulla di inverosimile; se nessuno, per non commettere un errore, cercherà la lotta, questa non avverrà senza che neppure vi sia bisogno che tutti la sfuggano, e quindi due aerei di bandiera differente potranno tranquillamente passare l'uno

accanto all'altro - a debita distanza per non soffrire vicendevolmente dei turbini prodotti dalle rispettive eliche, ma a questo provvederà il R.I.S.C.A.T.G. - lanciandosi, tutto al più delle innocue insolenze in diversa lingua - e, sempre per evitare incresciosi incidenti, sarà bene che i militari dell'aria non conoscano che la propria.

A me era sembrato, ma faccio ora onorevole ammenda delle mie fantasticaggini, che, venendo in lotta, due nemici, ambedue provvisti di una potenza aerea, convenisse al più forte di tentar la distruzione della potenza aerea avversaria per potere, poi, essere solo ad usufruire dell'immenso vantaggio di giuocare a carte coperte contro quelle scoperte dell'avversario. E perciò, quanti errori non fa commettere la mancanza di pratica!, penso che, in generale, dovesse avvenire che, mentre un partito, il più forte, avrebbe cercato la lotta, l'altro, il più debole, l'avrebbe sfuggita o, almeno, avrebbe tentato sfuggirla per conservarsi qualche mezzo col quale vedere e riferire. Questa lotta nell'aria che «non è la lotta per la lotta avente lo scopo primo della distruzione reciproca», ma bensì la lotta per conquistare quella supremazia che porta con sé grandissimi vantaggi - pochi giorni fa un ufficiale aviatore francese, un immaginativo anche lui, atterrato dopo un viaggio aereo, durante il quale due suoi colleghi erano morti orribilmente, disse: «Per due che sono morti cento se ne troveranno disposti a morire, perché la Francia conservi la *supremazia* dell'aria» - questa lotta dunque mi sembrava analoga a quella che si combatterà sul mare - azzardai perfino il concetto del dominio dell'aria ma fui schiacciato -, ma ora riconosco la mia assurdità e non ne parlo più; nell'aria è un'altra cosa, tutto sta a vedere e riferire senza incaricarsi del nemico che per conto suo - e non è giusto? - fa altrettanto: la guerra diventerà un giuoco a carte scoperte, quasi un ruba-mazzo, mentre sulla terra si combatterà, di sopra si guarderà, si osserverà, si riferirà - la divisione del lavoro non è fatta per i cani -; aereonauti ed aviatori militari belligeranti, corrispondenti di guerra, addetti militari delle nazioni neutre, *sportmen* e *miss* ardite, faranno comunella insieme nell'azzurro del cielo gettando la loro fresca ombra sul volto dei morenti.

E poiché la guerra diventerà un giuoco a carte scoperte ne deriva, con una logica che non fa una grinza, che anche quando si tenta il simulacro della guerra sia utile giuocare a carte scoperte, e perciò appunto *Epsilon* spera che sia prossimo il giorno in cui «anche le manovre di pace si faranno a carte



scoperte» (n. 103) e trova che sarà istruttivo questo metodo «pei capi supremi obbligati a parare rapidamente i colpi dell'avversario» - perché rapidamente se li conosceranno prima che vengano vibrati? - «a considerare le conseguenze di ogni propria mossa» - per ora questa considerazione è superflua - «a far tacere i dubbi» - quali dubbi se si giuoca a carte scoperte? - «a mettere in campo le audacie geniali» - l'audacia di chi cala sette bello avendo visto le carte dell'avversario: - sarà un giuoco di scacchi rapido, «serrato, decisivo» - se uno dei due è rassegnato a prenderle - «e per giuocarlo occorreranno nervi temprati e saldezza di cuore e di carattere, più di quanto oggi non bisogni» - sarà, ma io preferisco sempre un nemico che si scopre ad uno che si nasconde - «e forse allora non sarà più esattamente giusto il detto che nel successo in guerra il caso entra per tre quarti almeno» - la proporzione è un po' forte e la storia dimostra che chi le ha prese in genere se le è meritate.

«Nelle manovre di quest'anno la Direzione non ha voluto sperimentare questo metodo» (n. 103) diamine! le rivoluzioni non si improvvisano; ma, io mi domando, se i mezzi aerei di guerra debbono necessariamente condurre a questo solo risultato, è proprio necessario spendere tanti denari ed esporre tante vite umane alle insidie dell'aria? Non sarebbe più umano e soprattutto più economico - pensiamo ai popoli dissanguati dell'idra militare - stabilire una convenzione internazionale per la quale, a datare dal giorno uno di mobilitazione, i capi dei due eserciti avversari fossero costretti di scambiarsi, prima delle 24, la rispettiva dislocazione alle 18 e le intenzioni per il giorno successivo? Il risultato, mi sembra, sarebbe identico, ed i sacrifici per ottenerlo molto minori.

Eppure, è fatale che non ci si possa tutto ad un tratto liberare dall'impulso del proprio temperamento; nonostante tutto se in guerra vera ci fossimo trovati nella situazione del 29 agosto (grandi manovre) e che io fossi stato comandante del partito *azzurro* ed avessi avuto a disposizione una squadriglia di aereoplani, avrei, senza esitare, lanciato i miei aereoplani contro i dirigibili *rossi* «con l'ordine esplicito» di impedire a questi, a «qualunque costo», di venire a bighellonare sulla mia armata. E se i miei aviatori fossero tornati indietro a dirmi che, secondo i nuovissimi dettami dell'arte della guerra aerea, essi non avevano cercato, ma bensì sfuggito la lotta, ma che in compenso mi potevano informare esattamente sulla dislocazione nemica, io, senza esitazione, li avrei fatti fucilare. Perfetta-

mente: fucilare, nello stesso modo e per le stesse ragioni per le quali si fucila il comandante di una retroguardia che contrariamente agli ordini abbandona, prima del tempo fissatogli, il posto che gli è stato assegnato; e non so se avrei loro concesso di essere fucilati nel petto. Data quella situazione non importava, che in modo molto subordinato, sapere quello che faceva il nemico, importava, sopra tutto, che il nemico non sapesse quello che facevamo noi; se per ottenere questo scopo tre o dieci aviatori avessero dovuto far sacrificio di sé stessi, non sarebbero stati né i primi né gli ultimi che in guerra si sono sacrificati o si sacrificheranno per il bene comune.

Io comprendo perfettamente che l'unico mezzo per sostenere ancora l'utilità dei dirigibili in guerra sia quello di negare la lotta nell'aria e di affermare la loro capacità offensiva verso terra, e comprendo perciò come *Epsilon* per sostenere la causa del più leggero, dopo aver messo a far parte del ciarpame della letteratura fantastica le terribili distruzioni di uomini e di cose per parte degli aerei (per quanto a questo proposito spero ancora negli studi appena iniziati e nelle eliche compensatrici - n. 92), si sia disperatamente aggrappato alla prima negazione. Ma volendo spiegar troppo il come ed il perché dell'impossibilità della lotta aerea è giunto ad affermazioni che contrastano contro gli stessi fondamentali principi della guerra, e, molte volte, il suo stesso istinto, sano, si è trovato in opposizione col suo ragionamento, forzato.

Secondo *Epsilon* la lotta aerea è assolutamente immaginaria perché, da lontano, mancano i mezzi per esplicitarla; da vicino, è troppo pericolosa (n. 92 e 104).

La mancanza di mezzi per combattere da lontano non ha mai impedito all'uomo di combattere per terra e per mare; furono i mezzi atti a portare lontano le offese che allontanarono i combattenti e non mai l'allontanamento dei combattenti che creò le armi a lunga gittata. È assiomatico che, per combattere, i combattenti debbono avvicinarsi sino alla portata utile delle armi di cui dispongono, e quindi se due aerei non potranno offendersi con cannonate alla distanza di 8 o 10 mila metri, come le moderne navi da guerra, potranno avvicinarsi a cento metri per prendersi scambievolmente a fucilate, a cinquanta per lanciarsi delle frecce con la coda impregnata di fuoco greco, a venticinque per turbare col proprio vento l'equilibrio dell'avversario.

Del resto *Epsilon* (n. 104) accenna ad alcuni mezzi



di offesa da lontano ma, dopo averli citati, li liquida immediatamente dicendo che li ritiene di dubbia efficacia e che lui è molto scettico al riguardo. Queste sono opinioni e stati d'animo personali e non ragioni positive. La verità è che i più hanno guardato e seguitano a guardare verso il basso mentre il vero nemico si avanza di fronte, e perciò quasi nessuno ha indirizzato la sua attività nello studio delle armi atte all'offesa fra aerei; tutto sta ad indirizzare la genialità dei tecnici su questa via per trovare le armi che, come le loro consorelle di terra, porteranno le loro offese aeree sempre più lontano; se si considera la fragilità dell'oggetto da offendere si può ritenere che non vi sarà grande difficoltà in tale studio.

Quanto poi all'abbordaggio, se vogliamo usare questo termine di moda, per parte di un aereo, è certo che rappresenterebbe la perdita sicura dell'aereo e del suo aviatore, ma, mio Dio, la guerra è tal brutta cosa che esige ad ogni istante il sacrificio cruento di vite umane, e sarebbe davvero strano che questo sacrificio, che noi tutti, di terra e di mare, possiamo essere - per regolamento - costretti a fare di noi stessi, non si dovesse richiedere, all'occasione, agli aviatori. Anzi di questa necessità essi debbono essere compresi ed io sono certo - ed *Epsilon* con me - che uomini i quali

giornalmente affidano la loro vita al fragile strumento che può condurli per le vie del cielo od alla morte, se l'occasione si presenti, non esiteranno un minuto a compiere l'estremo sacrificio. Se potessimo pensare il contrario dovremmo prepararli di dedicarsi ad un altro mestiere.

Quanto poi alla famosa corazza di vento dei dirigibili io prego *Epsilon* di far osservare a chi gliel'ha fatta notare che, per quanto possa essere violenta la corrente d'aria messa in moto da un dirigibile, tale corrente non è certamente sufficiente a produrre una grande e repentina deviazione ad una massa di tre o quattro quintali lanciata alla velocità di cento chilometri all'ora, e che quindi il sacrificio dell'aviatore non sarebbe inutile a meno che esso non sbagliasse completamente la direzione dell'attacco.

L'opinione poi degli aviatori sulla possibilità o meno della lotta nell'aria non ha - anche se opinione di aviatori - più valore di quello che non abbia in sé. Non è detto che un maestro di equitazione od un professore di balistica debbano, per il solo fatto che sanno domare un cavallo o calcolare un cannone, essere i più competenti per dettar norme sull'impiego della cavalleria o dell'artiglieria. Le opinioni acquistano valore dalle ragioni che le sostengono e non dalle bocche che le emettono.

7/10.

## **I problemi dell'aereonavigazione. Positivismismo in aria, II.**

**"La Preparazione", 1911, 28-29 settembre.**

Afferma, *Epsilon*, che la ricerca della lotta aerea è un errore, e, aggiunge, che i mezzi aerei debbono, per quanto possibile, sfuggirla; per confermare poi questo suo asserto, dopo aver citato la parola del servizio in guerra «Esplorazione e sicurezza» sull'azione della cavalleria esplorante, dice che queste parole non possono applicarsi ai mezzi aerei (n. 104), perché, mentre la cavalleria, per vedere, ha assoluta necessità di sgomberare le vie, quelle del cielo sono infinite.

Or bene, l'affermazione che la ricerca della lotta aerea è un errore e che i mezzi aerei debbono, per quanto è possibile, sfuggirla, è una affermazione, che, per quanto possa essere condivisa, secondo scrive *Epsilon*, dai nostri più valenti aviatori, non manca di essere falsa nella larga comprensione che egli vi ha dato. Può darsi che, qualche volta, convenga non ricercare la lotta aerea e, se cercati,

tentare di sfuggirla, ma non è lecito, perciò, generalizzare così largamente.

Se il vedere quello che fa il nemico è un vantaggio, noi ci troveremo in condizioni tanto migliori quanto più ci metteremo in grado di scoprire l'avversario, e di non lasciarci scoprire. Noi, dunque, dovremmo rassegnarci a permettere che l'avversario venga a mettere il suo naso nel nostro giuoco *solo* quando non ne potremo fare a meno, ed ecco il caso in cui non conviene all'aereo di cercare la lotta e di sfuggirla se ne è ricercato, e questo allo scopo di impedire al nemico di abbatterci per poi godersi indisturbato il vantaggio dell'esplorazione aerea e con la speranza di poter approfittare degli errori dell'avversario, per potere, a nostra volta, scoprirlo. È questo lo stesso, identico, principio che regge la guerra navale, quando una delle flotte è decisamente inferiore all'altra; la meno potente cercherà

di evitare, finché le sarà possibile, un incontro risolutivo coll'avversario, allo scopo di non esser costretta ad abbandonarle il dominio incontrastato del mare e colla speranza di cogliere il nemico in flagrante delitto di separazione delle sue forze. Ma, se vi può essere un partito, al quale per le sue speciali condizioni, convenga di sfuggire la lotta, necessariamente, per questo stesso motivo, ve ne deve esser un altro al quale conviene ricercarla, e la ricercherà perché sente in sé la forza e la fede di poter inchiodare a terra l'avversario, sia pure, col sacrificio di una parte di sé stesso, procurando all'altra l'assoluta libertà del campo esplorativo. Se io possedessi 50 aereoplani ed il mio nemico due dirigibili, questi ultimi non giungerebbero davvero a scorazzarmi sulla testa perché, io esigerei che i miei aviatori, *a qualunque costo, compreso quello della propria pelle*, mi abbattessero i due dirigibili: potrei perdere cinque, dieci, venti, quaranta aereoplani in questa impresa, e che perciò? i pochi rimasti, padroni assoluti del campo aereo, ci potrebbero, poi, fornire un numero di notizie infinitamente superiore di quelle che i due dirigibili lacerati potrebbero fornire all'avversario. Ora, poiché cinquanta aereoplani guidati da aviatori decisi, oggi come oggi, sono in grado di abbattere - anche se sprovvisti di armi speciali - due dirigibili senza distruggersi in modo completo, io preferisco cinquanta aereoplani a due dirigibili; e siccome, oggi come oggi, cinquanta aereoplani costano meno di due dirigibili e, d'altra parte, poiché le somme che il Paese dispone per la sua potenza aerea non sono e non saranno mai infinite, io, oggi come oggi, mi provvederei di aereoplani lasciando in disparte i dirigibili che mi forniscono un rendimento inferiore.

Del resto l'espressione stessa di *Epsilon*: «i mezzi aerei debbono, per quanto è possibile, sfuggirla (la lotta)» conferma che egli stesso ammette la possibilità che altri la cerchi. Ammesso, dunque, che altri compia l'errore di cercarla ed a noi non riesca di sfuggirla (e difficilmente un dirigibile potrebbe sfuggire all'attacco di una squadriglia di aereoplani) in quali condizioni ci troveremo se a questa lotta saremo impreparati? Quale sarà la conseguenza dell'errore nemico? Quella di produrre la nostra rovina: per un errore è già un bel risultato.

Anche se le nostrane teorie sulla guerra aerea giungono ad escludere - sia pure per regolamento - la lotta nell'aria, chi ci assicura che le teorie forestiere non la ammettono (e qualcuno lo ammette e in che proporzioni!); e allora? alle offese nemiche

che opporremo? le nostre teorie, forse? Evvia! la tesi che un mezzo di guerra possa far a meno di esser capace di fare la guerra sarà, sotto un certo punto di vista, una tesi elegante ma è, certo, molto cavillosa e non regge ad una critica positiva perché, comunque si giri e si volti la questione, alla necessità della lotta si giunge sempre.

Dovunque due uomini si possono incontrare, là può avvenire una lotta ed i mezzi aerei da guerra, debbono, essenzialmente, essere adatti alla lotta; questo io ho sempre sostenuto e sostengo, la prima espressione per istinto, la seconda per raziocinio. Nessuno dei nostri aviatori, neppure di quelli che definiscono errore la ricerca della lotta, io ne sono certo, potrebbe rimanere impassibile ed indifferente allo scorgere un aereo avversario far sventolare la propria bandiera sulle nostre truppe: ed il suo primo, istintivo movimento sarebbe quello di lanciarsi contro di esso, e tale movimento sarebbe anche razionale a meno di circostanze eccezionali. E lo stesso *Epsilon*, che tanto si affanna a dire il contrario, se domani, in caso vero, si trovasse a bordo di un dirigibile e ne scorgesse uno nemico sentirebbe qualche cosa in sé che lo spingerebbe fatalmente alla lotta coi mezzi che si trovasse ad avere sottomano, qualunque essi fossero, e farebbe bene a cedere a questo istinto offensivo che insieme alla fede nella vittoria è l'anima vivificatrice della guerra. Il contrario ripugnerebbe alla natura umana.

Il citare le auree parole del nostro servizio in guerra sull'azione della cavalleria esplorante per concludere col dire che non si possono applicare agli aerei perché, mentre la cavalleria ha l'assoluta necessità, per vedere, di sgomberare le strade, le vie del cielo sono infinite, dimostra che *Epsilon* non è entrato, o, per comodità di discussione, non è voluto entrare, nello spirito di quelle norme.

Nello scrivere: «tutti i reparti esploranti debbono tenersi sempre in condizione di combattere con vantaggio la cavalleria nemica» e: «il comandante, ben lontano dall'idea di evitare il combattimento, deve anzi ricercarlo quando la sua genialità, congiunta col freddo raziocinio, gli indichi che il momento favorevole ed opportuno è giusto» l'illustre autore, a mio parere, non ha voluto affatto dare norme alla cavalleria per lo sgombero delle strade (al quale non accenna), ma ha voluto, invece, imprimere nella mente dei comandanti di ogni grado della nostra cavalleria che questa deve sempre, ed in ogni circostanza, trovarsi pronta ad infliggere uno scacco al nemico e che non deve mai

lasciarsi sfuggire, ma bensì ricercare, l'occasione di farlo. E poiché, se variano i mezzi di guerra, rimangono immutati i principi che la regolano, quelle stesse parole - parafrasi della eterna verità che una legnata data non è mai perduta - come si adattano in modo perfetto alla guerra in mare, si adattano in modo perfetto alla guerra aerea, sì che basterebbe mutare le parole della prima frase: «i reparti» in: «gli aerei» e: «da cavalleria nemica» in: «gli aerei nemici» per ottenere il testo adatto alla nuova esplorazione.

Alla domanda posta da *Epsilon* (n. 104): «Quale vantaggio arreherebbe a sé ed ai suoi un mezzo aereo che si sacrificasse scientemente nella dubbia probabilità di recar danno all'avversario?» senza esitazione si può rispondere: «Nessuno, anzi, e perciò sarebbe un cretino chi lo facesse»; ma se la domanda fosse posta in questi termini: «Quale vantaggio arreherebbe ai suoi (a sé si può lasciar da parte, in simili questioni gli individui scompaiono) chi si sacrificasse scientemente per impedire all'avversario di danneggiarci accrescendosi, nel tempo stesso la possibilità di danneggiarlo?» forse la risposta sarebbe diversa.

All'altra domanda: «Il vedere non può forse compensare di assai il lasciarsi vedere?», si può rispondere: Mah! in certi casi può essere più utile il vedere, ma non lasciarsi vedere - esempio il giorno 29 agosto - ed, in ogni caso, è sempre meglio mettersi in grado di vedere senza lasciarsi vedere. Ed infine l'aforisma riassuntivo di *Epsilon*: «In altre parole per vedere la cavalleria deve cercare la lotta, il mezzo aereo deve sfuggirla» è un aforisma che può piacere a prima vista per l'elegante contrasto delle due successive proposizioni, le quali, tuttavia, hanno, ciascuna per proprio conto, il grave difetto di non essere esatte, tanto che si può facilmente dimostrare, per ciascuna, la verità del contrario.

Di fatto, mentre le vie dell'aria - per quanto infinite - sono tutte scoperte, le vie di terra - per quanto finite - sono qualche volta coperte, e perciò una piccola pattuglia di cavalleria, fortunata e ben guidata, sgattaiolando fra nemico e nemico, evitando in modo assoluto qualsiasi combattimento, può giungere a vedere molto di più di una divisione di cavalleria che dopo aver cercato la lotta, si trovi carica di legnate: mentre un aereo, perché giunga a vedere senza combattere, bisogna che non trovi nessun aereo nemico o, se lo trova, che il nemico sia della teoria di sfuggire la lotta e tale teoria applichi per il primo.

Per quanto riguarda l'impiego dei dirigibili nelle recenti grandi manovre si può asserire che tale impiego ebbe un carattere tecnico piuttosto che militare. Io non so da qual concetto sia partita la Direzione delle manovre per stabilire questo impiego, ma, dato l'impiego che effettivamente ne fu fatto, tenendoli per due giorni a disposizione della Direzione e, per i successivi assegnandoli, insieme ed alternativamente, ora all'uno ed ora all'altro partito, si deve necessariamente arguire che il concetto informatore sia stato quello di approfittare delle numerose truppe, raccolte ed in movimento, nella zona di manovra, per formarsi una idea netta di quello che realmente si può vedere dall'alto di un dirigibile; esperimento questo che non era mai stato fatto, almeno in queste proporzioni. Che chi possiede mezzi di esplorazione aerea, intangibili ed invulnerabili, si trovi in migliori condizioni di chi non ne possiede, è cosa tanto evidente da non richiedere, per essere provata, un pratico esperimento.

*Epsilon* dice, quasi a sostegno della sua opinione, che, durante le manovre, non si ebbe neppure un accenno a qualsiasi simulato tentativo di offesa fra aereoplani e dirigibili, dimenticandosi che le norme per le grandi manovre proibivano esplicitamente tali azioni: per quanto riguarda azioni di dirigibili contro dirigibili, i comandanti di questi ultimi non ebbero neppure l'opportunità di considerare il problema, essendosi sempre trovati dalla stessa parte.

Le truppe operanti non conoscevano a quale partito i dirigibili appartenessero, e quindi, senza alcuna preoccupazione di farsi più o meno vedere, si limitavano ad ammirarne l'elegante procedere.

Da tutto questo emerge che le uniche deduzioni che si possano ragionevolmente trarre, dall'impiego dei dirigibili nelle recenti grandi manovre, sono quelle che riguardano la tecnica dell'osservazione. Liberi da qualsiasi preoccupazione di carattere guerresco, gli ufficiali osservatori avranno potuto completamente dedicarsi a constatare praticamente come si scorgono dal dirigibile grosse masse di truppe - non preoccupate della loro presenza -, come si manifestano i loro movimenti e le loro azioni; ed avranno altresì potuto studiare quali possono essere i mezzi più acconci per far giungere, a chi di dovere, il risultato delle loro osservazioni; sarà stato insomma per gli ufficiali osservatori un utilissimo proseguimento del corso di osservazione già compiuto. Questo e nulla più, a meno di non entrare davvero nel campo della



speculazione fantastica, perché mancavano tutte quelle condizioni che potevano, se non altro rappresentare la ripercussione della guerra terrestre sugli aerei.

Giunto al termine degli articoli di *Epsilon* mi rimane un dubbio. È egli favorevole all'impiego dei dirigibili od a quello degli aereoplani? Egli scrive (n. 96): «che, oggi come oggi, ritiene, contrariamente all'opinione dei più che gli aereoplani meglio che gli attuali dirigibili potrebbero compiere l'esplorazione strategica» e (n. 103): «che oggi come oggi, possediamo degli aereoplani che possono spingersi a 200, 250 km. dalla frontiera»; vero è che nel tempo stesso ci assicura che presto saremo forniti di un dirigibile al quale (n. 103) potremo domandare molto di più, all'incirca 75 km. per 20 ore consecutive, ma, d'altra parte, si avverte che di questo futuro, se pure prossimo, non se ne deve tener conto perché ciò potrebbe (n. 97): «nei riguardi nostri condurre a deduzioni non del tutto conformi alle esigenze del presente», aggiunge però subito (e non è forse una logica conseguenza del fatto che egli ritiene che oggi come oggi gli aereoplani, meglio degli attuali dirigibili, si prestino alla esplorazione strategica?) che oggi l'abbandonare i dirigibili per gli aereoplani (n. 96) non sarebbe cosa da consigliarsi perché dannoso nei riguardi della difesa della nazione e della nostra in specie, e conclude dicendo che, oggidì, i due mezzi aerei non si scartano ma si compenetrano, che i pregi dell'uno compensano i difetti dell'altro e tal verità gli appare così evidente che non ritiene corroborarla con alcuna dimostrazione.

In complesso appare che fra il sì ed il no il capo gli tenzoni e che, trascinato un po' a destra ed un po' a sinistra, abbia scelto la via di mezzo, la quale, purtroppo, è quella che accumula gli inconvenienti delle vie laterali.

Bisogna invece guardare il nemico in faccia ed affrontare risolutamente i problemi che ci si presentano. Ora il problema può risolversi rispondendo categoricamente a queste domande: Data una determinata somma a disposizione, quale è il mezzo aereo che ci fornisce la maggior potenza? Militarmente considerato ha più valore un dirigibile od il numero corrispondente di aereoplani che con la stessa spesa si possono costruire? Possiamo avere la certezza assoluta che la lotta nell'aria non avvenga mai e, se questa certezza assoluta non possiamo avere, è utile oppure no che i mezzi aerei siano adatti al combattimento nell'aria? Se si ammette che in un prossimo avvenire l'aereoplano sia per

essere l'indiscusso trionfatore dell'aria e che il dirigibile debba cedere il campo, è utile dedicare la massima parte delle forze e delle energie all'apparecchio che sta per cedere e la minima a quello che sta per trionfare? Se, come scrive *Epsilon*, il dirigibile non è ancora tecnicamente definito (n. 103): «i nostri dirigibili P2 e P3 hanno l'involucro di tela e questa non ha per certo corrisposto alle speranze che su di essa si erano fondate» e finché ci si fonda su speranze si rimane nel periodo sperimentale) è prudente iniziare la costruzione di una flotta aerea con apparecchi in prova?

Io queste domande precise e categoriche me le sono poste ed i lettori sanno come vi ho risposto. Certo che, per conto mio, non credendo alla perfettibilità del dirigibile e giudicandolo già superato, militarmente parlando, dall'aereoplano, sarei per l'abbandono completo del dirigibile: ma poiché mi sono fatto una legge di rispettare l'opinione altrui, anche se non la condivido, ammetto che chi ha delle speranze studi al loro concretamento e perciò che si studi e si esperimenti il dirigibile, ed, anzi, io desidererei che la vivace lotta fra dirigibilisti ed aereoplanisti fosse usufruita in pro' del bene comune. Precisamente io ritengo che ci si potrebbe vantaggiosamente servire di questo contrasto per accelerare la marcia del progresso, affidando lo studio del più leggero e quello del più pesante a due enti completamente distinti ed autonomi i quali troverebbero nella loro stessa separazione, e nel loro stesso contrasto, nuova vita e nuova lena l'uno per superare l'altro, sì che più presto e meglio si potrebbe raggiungere lo scopo finale.

Il tempo è galantuomo scrive *Epsilon*, ed io non sono certo quello che dice il contrario; è trascorso poco più di un anno da che io incominciai su queste colonne ad esprimere le mie idee nette e recise, ed in questo breve periodo il tempo si è incaricato di provare già molte delle cose che io asserivo e che ho sempre seguito ad asserire, pur valendomi delle mie sole forze; la Francia che, volere o non volere, è alla testa dell'aereonavigazione ha abbandonato, in modo completo, il dirigibile; in Germania, l'entusiastica patria di Zeppelin, siamo in piena reazione; in Italia si cominciano già ad ammettere molte cose ed io, ne ho la certezza, è prossimo il giorno nel quale la forza stessa dei fatti farà ammettere il resto. È appunto questione di tempo: noi, che abbiamo avuto i dirigibili dopo gli altri, saremo, naturalmente, gli ultimi a perderli; ma, quando sarà giunto questo momento,



*Epsilon* si convincerà, facendo un conto approssimativo del tempo e del denaro che si sarebbe potuto risparmiare, se si fosse tenuto conto delle chiacchiere del sottoscritto, che, alla fine dei conti,

queste chiacchiere non meritavano di essere classificate come appartenenti alla letteratura fantastica e che invece rinchiudevano nel loro seno un certo fondamento pratico.

## **CAPITOLO OTTAVO**

### **Promemoria, relazioni e circolari 1912**



8/1.

**Promemoria sulla organizzazione dell'aereonavigazione, 8 aprile 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. 1, Carteggio riguardante l'Aeronautica 1914-15.*

*Copia dattiloscritta del "Promemoria sulla organizzazione dell'aereonavigazione", indirizzato a S.E. il Capo di S.M. dell'Esercito (gen. A. Pollio), datato Roma, 8 aprile 1912 (di pugno di Douhet) e firmato "maggiore G. Douhet".*

*Per le circostanze dell'invio del promemoria, si veda la lettera di Douhet al gen. L. Cadorna, 16 febbraio 1915, pubblicata più avanti come doc. 12/4.*

*Questo documento, come vari altri del periodo 1912-1915, è stato segnalato dal Ten. Col. C. Fejer del Bùk dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, che i curatori del volume ringraziano caldamente per la competente e cortese collaborazione.*

(N.d.C.)

Lo scrivente, seguendo l'incitamento di V.E. e coi mezzi che aveva a sua disposizione, ha cercato di proseguire nei suoi studi sull'aereonavigazione militare e ritiene opportuno, nel momento in cui si nota un generale risveglio in favore di questo nuovo mezzo di guerra, di presentare, a V.E. alcune considerazioni ed alcune conclusioni.

Già prima dello scoppio della presente guerra si andava notando dovunque, e specialmente in Francia, un largo movimento in favore della avia-

zione militare; intervenuta la guerra, che fornì il mezzo di sperimentare efficacemente l'aereoplano, tale movimento andò accentuandosi, e l'idea che l'aereoplano costituisca la vera arma della guerra aerea si diffonde, penetrando, perfino, nella coscienza popolare.

L'esperienza della guerra di Libia, per quanto riflette l'impiego dei mezzi aerei, non potrà essere completa perché mancarono e mancano al nemico mezzi aerei da opporre ai nostri; ma, pur tuttavia, nell'animo di tutti è penetrata la convinzione che, se il nemico tali mezzi possedesse, si giungerebbe alla lotta nell'aria.

Questa lotta nell'aria, che da tempo preconizzai, come mezzo di conquista del dominio dell'aria allo scopo di poter quindi valersi dei mezzi aerei contro terra, è oggi, generalmente ammessa. I mezzi aerei stanno per assumere il loro vero valore e, perdendo il carattere di mezzi ausiliari rivestono quello di una vera e propria nuova arma.

Questa evoluzione si è già quasi completamente svolta in Francia, dove, è noto, il programma aereonautico è inteso a raggiungere lo scopo di conservare alla Francia la supremazia dell'aria, e tale programma ha raccolto intorno a sé il consenso entusiastico di tutta la Francia ed ha fornito l'opportunità a quel Ministro della Guerra di definire, dalla tribuna, *nuova arma* i mezzi aerei da guerra.

Dal programma aereonautico francese si scorge



facilmente, come la potenza aerea della Francia verrà costituita con aereoplani; di dirigibili il programma non si occupa che incidentalmente. In tutti gli altri stati il movimento della Francia, che, per ora trovasi alla testa e sembra voglia fare di tutto per mantenersi, viene seguito attentamente, sì che, nel momento attuale, assistiamo all'inizio di quella lotta di armamenti aerei che avevamo previsto, e che andrà svolgendosi parallelamente alla lotta per gli armamenti terrestri e marittimi: di fatto, i fondi che dovunque si vanno destinando per l'aereonavigazione militare stanno assumendo l'aspetto di veri e propri bilanci.

L'esperienza della guerra di Libia ha, presso di noi, agevolata la diffusione della conoscenza del reale valore dei mezzi aerei ed, istintivamente quasi, la conoscenza della realtà si è fatta strada in ogni ambiente e perfino nell'opinione pubblica, sì che oggi è dato osservare un confortante movimento nazionale in favore della potenza militare aerea. Le diffidenze che si provavano contro gli aereoplani sono andate man mano svanendo alla prova dei fatti.

All'inizio della guerra noi non possedevamo che qualche aereo di modello vario e qualche ufficiale aviatore. Questi e quelli entrarono in campagna senza una vera e propria preparazione militare, senza un definitivo concetto del modo di svolgere la loro attività, e, ciò non ostante, e sperimentando sul campo di battaglia, dimostrarono di poter rispondere a tutte le ragionevoli richieste, ed al disopra delle speranze, proseguendo, dall'inizio della campagna ad oggi, voli ininterrotti senza che avvenissero incidenti d'importanza.

Questa dimostrazione pratica del valore guerresco degli aereoplani, ottenuta con mezzi che si potrebbero dire di circostanza, permette di nutrire le più sicure speranze sui servizi che potranno rendere tali mezzi, quando l'organizzazione dell'aviazione militare sarà più progredita e il suo impiego meglio definito da concetti chiari e precisi.

L'impiego pratico dei dirigibili ha dimostrato le enormi difficoltà che si incontrano nell'uso di questo mezzo; in un primo periodo, non fu possibile usufruirli perché, in causa dell'immediata vicinanza del nemico, non si potevano costruire gli hangars indispensabili; quando ciò si rese possibile gli hangars furono montati ma non ressero al vento, e, per poco, non determinarono, essi, che avevano la missione di proteggerli, la completa distruzione dei dirigibili; ricostruiti più solidamente ed in modo da non potersi, certo, chiamare smontabili, si giunse

finalmente ad eseguire il primo volo; ma quanto tempo era trascorso? (la ferrovia funzionava di già), quanto personale fu necessario? quale spesa occorre?

Né si può asserire che questo ritardo sia dipeso da una serie disgraziata di circostanze; le circostanze, se disgraziate, furono sempre pari per i due mezzi; e non si può neppure affermare che, giunti a volare, i dirigibili abbiano fornito risultati di tanto superiori a quelli ottenuti dagli aereoplani, da poter con questo giustificare il loro difficile, gravoso ed oneroso impiego.

Io non mi fermerò a dimostrare tale asserzione, che, date le mie note convinzioni, la mia dimostrazione potrebbe sembrare partigiana; per giungere a formulare un giudizio comparativo basta fermarsi un istante a considerare quale larghissimo e proficuo impiego di aereoplani si sarebbe potuto fare se, per questi, si fosse spesa tutta la somma di energie di ogni genere, che venne spesa per i dirigibili.

Non va poi dimenticato che nella guerra di Libia i dirigibili si trovano nelle migliori condizioni per il loro impiego, in condizioni nelle quali non si troveranno forse mai più e cioè, senza nemico aereo di fronte e contro nemico terrestre male armato.

Tuttavia, per quanto male armato, il nemico è riuscito a colpire aereoplani e dirigibili costringendoli, e specialmente questi ultimi facilmente vulnerabili per il loro grande volume, a mantenersi a quote molto elevate e a non arrischiarsi troppo verso l'interno del paese. Il bombardamento, sia da parte degli uni, che da parte degli altri, non ha potuto, come era facile prevedersi, ottenere che un effetto morale di sorpresa nei primissimi tempi.

L'efficacia materiale di queste offese dall'alto, rispetto all'economia generale della guerra, è da ritenersi nulla o quasi se si considera il piccolo munizionamento che possono portar seco tali aerei se intendono navigare a quote elevate, e se si pensa che il lancio dei proiettili viene eseguito ad occhio e croce; che i proiettili, essendo a percussione, si interrano e scoppiano formando un imbuto rovescio, pericoloso solo per chi si trovi nelle immediate vicinanze; che il nemico contro tali offese contrappone la tattica migliore ed istintiva: quella di suddividersi rapidamente in piccoli nuclei eseguenti il tiro a salve.

Ma la questione della maggiore o minore efficacia del bombardamento dall'alto è di secondaria importanza; quello che è necessario notare è che

tali offese si sono, attualmente, potute esercitare unicamente perché possediamo il libero dominio dell'aria, dominio che il nemico non potè mai contrastarci, e che avremmo dovuto conquistare se ci avesse contrastato.

Fino da quando in Italia non esisteva neppure un aereo militare, io mi sforzai di dimostrare come il primo e principale obbiettivo di una potenza aerea, sia quello di conquistare il dominio dell'aria, agendo in modo da inchiodare a terra l'avversario; solo dopo conquistato il dominio dell'aria sono possibili ed utili le azioni verso terra.

Consequentemente esprimevo il concetto che un mezzo aereo da guerra deve, essenzialmente, soddisfare alla condizione di essere adatto a combattere, nell'aria, contro aerei nemici.

Aggiungevo che, soddisfacendo, secondo me, gli aereoplani e non i dirigibili a questa condizione, la potenza aerea di uno stato deve essere costituita da aereoplani.

Oggi io non ho da mutare una linea a quello che scrissi allora; il tempo, più rapidamente di quanto sperassi, mi ha dato completamente ragione; mentre, dovunque, l'aereo si è imposto, il dirigibile, dovunque, è venuto a perdere nella sua importanza militare; l'idea del dominio dell'aria, della lotta dell'aria è andata celeremente diffondendosi; le forze aeree delle varie nazioni sono andate crescendo come la palla di neve che sta per diventare valanga; il mondo è ormai persuaso, che, se in un futuro anche prossimo ci si batterà, ci si batterà anche nell'aria.

Ed oggi ripeto quello che scrivevo allora: "I mezzi aerei guerreschi debbono, fin d'ora, essere concretati informandoli ad un concetto simile a quello che presiede alla costruzione dei mezzi guerreschi terrestri e navali; e cioè, in vista della guerra aerea. La guerra aerea coinvolge, oltre alla risoluzione del problema tecnico del mezzo adatto, la risoluzione di una grande quantità di problemi di preparazione, ordinamento, impiego ecc. delle forze aeree, e cioè richiede la creazione, ex novo, di una terza parte, dell'arte della guerra, quella appunto che potrà definirsi: "l'arte della guerra aerea".

Anche quando non si voglia convenire completamente in tutta la larghezza del mio concetto, relativo alla guerra aerea, è giuoco forza convenire sullo stato di fatto, che oggi tutte le nazioni civili stanno preparandosi una potenza aerea con mezzi ragguardevoli. Ora, il sorgere di tali potenze aeree, di una entità di cui non è possibile intravedere il limite che nella potenza finanziaria dei vari stati,

impone lo studio di una quantità di problemi di organizzazione e di impiego, che non sono affatto tecnici, la cui risoluzione deve, anzi, servire di norma al tecnico.

Una nuova arma è sorta; è dunque necessario che fra questa nuova arma e quelle già esistenti si stabilisca, al più presto, quello stretto legame, che solo conduce alla cooperazione indispensabile al raggiungimento dello scopo finale; è necessario che, fra i comandi che debbono impiegarli ed i mezzi aerei, vengano, al più presto, a stabilirsi quelle relazioni, che già corrono fra i medesimi e le altre armi.

Tutto questo lavoro di organizzazione, tutti questi studi di impiego, esorbitano completamente dal campo tecnico poichè, se la tecnica, qualche volta, fornisce nuovi mezzi alla guerra, tali mezzi debbono, alla loro volta, piegarsi alle esigenze della guerra.

Così avvenne per l'automobilismo e così deve avvenire, ed in misura molto più grandiosa, per l'aereonavigazione; e noi, che, per i primi, sperimentammo alla prova del fuoco i mezzi aerei, potremo iniziare tali studi su dati di fatto positivi, portandoci rapidamente innanzi sulla nuova strada.

Sospinto da una ferma e tenace convinzione di proporre cosa utile, io mi permetto di rappresentare alla E.V. la convenienza di creare, fin d'ora, al Comando del Corpo di S.M., organo competente per tutto quanto riguarda l'impiego dei mezzi di guerra, *un ufficio di aereonavigazione militare*, ufficio, nel quale venendosi a concentrare tutte le notizie e tutti i dati di fatto, potrebbe, senza menomamente invadere il campo altrui, iniziare a svolgere studi che potrebbero servire di guida nel campo tecnico ed essere utili per diffondere nei comandi la conoscenza dei mezzi aerei e le norme d'impiego.

Tale ufficio, che all'inizio potrebbe, ad esempio, venir aggregato all'ufficio istruzione e manovre, anche se oggi non potesse, in causa delle incertezze che sono inerenti a tutto quello che sorge di nuovo, svolgere tutta l'attività, potrebbe, pur sempre preparare le vie al futuro, che troverebbe le basi sulle quali saldamente e sicuramente posarsi.

Naturalmente lo scrivente si offre, con tutto il suo entusiasmo, per reggere questo ufficio, che gli darebbe i mezzi di studiare realmente a fondo la questione, che tanto lo appassiona e nel quale nutre la speranza di poter rendere utili servizi, speranza che gli è confortata dal fatto di avere coi

soli suoi mezzi e contro l'opinione dei più previsto esattamente la grande rivoluzione che l'aereoplano portava con sé, ed emesso delle idee che, se

allora parvero arrischiate e temerarie, oggi sono penetrate nel campo del comune consenso per la forza stessa delle cose.

8/2.

### **Direttive generali. Circolare, 29 settembre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare riservata ai signori ufficiali, ciclostilata, protocollo n. 184/R, datata Torino, 29 settembre 1912, firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, Doubet". Manca l'oggetto: il titolo "Direttive generali" è dei curatori del volume.*

*Si tratta del primo documento noto firmato da Doubet come comandante del Battaglione Aviatori. Le relazioni e circolari che presentiamo qui di seguito (un'ampia selezione di quelle rinvenute negli archivi degli Uffici Storici dello S.M. Aeronautica e dello S.M. Esercito) sono tutte emanate dal Comando del Battaglione Aviatori e firmate da Doubet. Provengono da quella parte delle carte del Battaglione Aviatori inviata all'ispettorato aeronautico del Ministero della Guerra.*

*L'intestazione che diamo alle circolari riproduce il loro oggetto; nei casi in cui l'oggetto manca, è da noi tratta dal testo della circolare stessa, come segnalato di volta in volta.*

*Il testo di queste circolari non è sempre piano né corretto, anche per i numerosi errori di battitura.*

(N.d.C.)

L'aviazione militare, trascorso il suo primo periodo di preparazione, sta per diventare veramente una nuova arma, il cui impiego, se non può ancora esattamente e sicuramente definirsi, avrà certamente una grande importanza nelle guerre a venire. A noi è toccato l'onore di preparare questa nuova arma che, se ben composta e ben usata, può diventare un potentissimo fattore di difesa nazionale. Questo onore, che deve inorgoglierci, ci impone una somma di doveri e di impegni ancora più gravi e più precisi di quelli comuni alle armi sorelle; doveri ed impegni che noi dobbiamo assumerci in piena coscienza coll'animo pronto a qualsiasi sacrificio. Nell'organizzazione della nuova arma noi dobbiamo imporci la comune legge economica di ottenere il massimo risultato col minimo dispendio di forze, intendendo questa legge nel suo vero senso, che è quello di dare tutte le nostre forze per

ottenere il massimo risultato e non quello di ottenere un certo risultato impiegando la minor parte possibile delle nostre forze. Questo principio economico deve profondamente imprimeri nella mente dei giovani ufficiali di questo battaglione già così glorioso perché ognuno di essi nella sua sfera di azione possa concorrere efficacemente allo svilupparsi ed all'affermarsi della nuova arma. Ciò premesso, emanano le seguenti direttive generali che intendo siano scrupolosamente osservate.

I - L'aereoplano è ancora un mezzo che presenta seri pericoli d'impiego; nell'esercito esso viene impiegato perché può rendere dei servizi speciali.

Da queste semplicissime osservazioni di una lampante evidenza scaturiscono delle conseguenze dirette e logiche. Presentando l'apparecchio dei pericoli è nostro dovere rendere minimi questi pericoli con tutti i mezzi che sono a nostra disposizione. Se si pensa che l'aver trascurato uno solo di questi mezzi può costare la vita di un uomo, la trascuranza può chiamarsi più che colpa: delitto. Quando in una comunità si maneggiano oggetti pericolosi, il miglior mezzo di evitare incidenti è quello di mantenere una ferma disciplina ed un ordine rigoroso. Nella grande famiglia militare la disciplina e l'ordine sono i legami che ne formano un tutto compatto, noi che ad essa apparteniamo, per le circostanze speciali nelle quali viviamo, abbiamo bisogno, più di chiunque altro, che la disciplina e l'ordine siano fermamente mantenuti. E data l'alta finalità verso la quale tutti di comune accordo aspiriamo, intendo che nel battaglione disciplina ed ordine regnino assoluti e che ognuno dei comandanti in sottordine assuma piena ed intera la responsabilità che gli compete.

Nei campi scuola, il nome stesso lo dice, i signori ufficiali debbono considerarsi ad una scuola, in un periodo di tempo della loro vita militarmente improduttivo, nel quale lo Stato compie dei sacrifici per apprendere loro qualche cosa che più tardi potrà rendere. Il loro preciso dovere in queste condizioni è quello di dedicarsi con tutte le loro forze ad apprendere per rendersi al più presto utili.



Agli istruttori compete la responsabilità dell'istruzione, che svolgeranno secondo le direttive loro emanate dal Comandante del Gruppo di Manovra; essi conseguentemente [hanno] il pieno diritto di essere obbediti dagli ufficiali allievi indipendentemente dal grado e dall'anzianità di questi ultimi, sarà anzi speciale questione di tatto per i più anziani o più elevati in grado quella di più volentieri e di buon grado sottomettersi agli ordini dell'istruttore. Nei campi scuola l'istruzione non deve essere limitata unicamente agli esercizi di volo, i quali non possono prendere che una piccola parte della giornata; al contrario l'istruzione del volo deve essere integrata coll'istruzione tecnica. L'ufficiale aviatore senza disinteressarsi degli altri deve conoscere a fondo il suo apparecchio ed il suo motore e non deve disdegnare di portargli quelle cure che esso richiede. La mancanza o l'assenza di un operaio o di un motorista non deve poter inutilizzare un apparecchio o far restare a terra un pilota che in casi gravissimi, l'operaio ed il motorista debbono dipendere dall'ufficiale, non questi da quelli. Prima di partire in volo l'ufficiale deve assicurarsi e deve essere in grado di assicurarsi che il suo apparecchio è in perfetto stato. L'affidarsi completamente all'opera di un meccanico è un'imprudenza e nel nostro ambito l'imprudenza è colpa, perché, se ad essa segue la disgrazia, il danno ricade su tutti.

Ordino perciò che si sia rigorosissimi nella prova N. 1 per il brevetto militare.

I nostri apparecchi da guerra sono biposto ed è necessario quindi che l'osservatore venga istruito nella esplorazione del terreno. Questo è tanto necessario quanto è inutile che su di un biposto monti un uomo per far peso.

Ordino perciò:

1° Sui biposti non potranno montare come passeggeri che "ufficiali del battaglione" per l'istruzione dell'osservazione del terreno.

2° Solo i piloti militari e gli istruttori potranno portare seco osservatori in volo.

3° In tutti gli altri casi il passeggero verrà sostituito con un adeguato carico di zavorra, disposto in modo che essa non costituisca un pericolo di più in caso di brusco atterramento.

4° Nessuno all'infuori degli ufficiali e sottufficiali addetti al pilotaggio dovrà per qualsiasi ragione montare un apparecchio militare.

5° Nessuno, fra gli ufficiali e personale di truppa del battaglione, potrà, anche in ore fuori servizio montare, senza preventiva autorizzazione di que-

sto comando, un apparecchio privato.

La presenza di persone estranee al battaglione nei campi di aviazione specie durante le esercitazioni di volo è dannosa perché può incitare alcuno a sforzare la sua abilità.

Perciò prescrivo che nei campi di aviazione esclusivamente militari sia recisamente negato l'accesso durante le esercitazioni di volo alle persone estranee al battaglione eccettuato che nel pomeriggio del sabato; in tale pomeriggio voleranno solo i piloti militari e gli istruttori, nonché quegli altri ufficiali che, prossimi a prendere il brevetto militare, l'istruttore crederà di autorizzare sotto la sua piena e completa responsabilità.

Similmente si regoleranno i comandanti dei campi d'aviazione che hanno servitù borghesi, impedendo in modo assoluto che gli estranei si introducano nello spazio riservato all'Amministrazione Militare e si frammischino alle squadre di manovra, circondino gli apparecchi e distraggano gli ufficiali.

I Comandanti dei campi e gli istruttori debbono pensare che essi hanno cura d'anime e di corpi, debbono quindi profondamente studiare gli ufficiali che sono loro affidati anche dal lato psicologico. L'aviazione esige in chi l'esercita delle speciali qualità che non sono da tutti, perché tutti non sono ugualmente conformati psichicamente, e molte volte l'accorgersi in tempo della mancanza di tali qualità, che non infirmano affatto il valore dell'uomo e del soldato che può in altri campi rendere eccellenti servizi, può evitare dolorose conseguenze.

Nulla insomma deve essere tralasciato perché gli incidenti possibili vengano limitati e qualora disgraziatamente avvengano ognuno possa con tranquilla coscienza dire alto ed in cuor suo: di più non mi era possibile fare.

2 - MATERIALE. - Il materiale nostro è costosissimo, va quindi curato con intelletto d'amore, perché è roba che appartiene alla Nazione e non a noi. Non un gretto sentimento di economia deve guidarci, ma bensì il retto sentimento che dobbiamo usare tutte le nostre cure affinché il denaro dello stato non vada vanamente sciupato.

In quest'ordine di idee deve maggiormente rafforzarsi il pensiero che nostro scopo è quello di fornire alla nazione la massima potenza aerea coi mezzi messi a nostra disposizione.

E perciò i materiali vanno conservati a regola d'arte, le officine di riparazione debbono funzionare regolarmente ed ordinatamente, gli operai debbo-



no produrre, i magazzini essere ordinati, le richieste limitate ai bisogni, i materiali di consumo controllati, gli acquisti diretti fatti con oculatezza, nulla deve andare sciupato o disperso. Una gravissima questione è quella dei collaudi: e specialmente quella dei collaudi di apparecchi. Per mancanza di personale all'ufficio tecnico molte volte è necessario delegare ufficiali addetti ai campi come collaudatori. Raccomando a questi la massima accuratezza e la massima vigilanza, ricordando che un collaudo impegna sempre la responsabilità e nel nostro caso la coscienza dei collaudatori.

Le officine per piccole e grandi riparazioni hanno tutte uno scopo ben determinato e perciò nessuno senza autorizzazione di questo Comando dovrà permettersi di impiegarle in altri scopi. E così pure nessuno si permetterà di apportare agli apparecchi che ha in consegna modificazioni di sorta di sua propria iniziativa.

Chi ha delle buone idee le comunichi, questo Comando sarà sempre lieto di trovare nel seno del battaglione menti capaci di apportare la novità ed il perfezionamento, anzi chiede a tutti i suoi ufficiali tale intelligente collaborazione, che può svolgersi non solo nel ramo tecnico, ma bensì anche nel ramo impiego.

**3 - PERSONALE.** - Il governo del personale è sempre difficile, difficilissimo presso di noi, perché il nostro personale è reclutato specialmente in classi evolute nel proprio ed improprio senso della parola. E perciò gli ufficiali dipendenti debbono non solo non dimenticare che rimangono sempre gli educatori e gli istruttori del personale, ma che è loro obbligo preciso di intensificare la loro azione educativa ed istruttiva dato il genere di personale di cui disponiamo, la loro breve permanenza come reclute, lo speciale, frammentato servizio che compiono.

La disciplina e l'ordine debbono essere ottenuti; non una disciplina ed un ordine formale, ma bensì sostanziale, vero, profondo. Qualunque strumenti maneggi il soldato, sia esso, un fucile, una lancia, una zappa od una lima, nelle sue mani diventa

un'arma che per essere bene impiegata ha bisogno di essere maneggiata non solo con braccio adatto, ma con cuore saldo e con spirito militare.

La disciplina e l'ordine si ottengono, specie con gente evoluta come la nostra, coll'esempio e colla persuasione, ed è perciò che raccomando a tutti gli ufficiali dipendenti che essi siano ovunque e sempre esempio di disciplina e di ordine, non trascurando neppure quelle forme esteriori che, essendo le più appariscenti, sono quelle che colpiscono più facilmente l'animo dei soldati.

Il nostro personale di truppa vive in condizioni disagiate e spesso faticosamente lavora, è perciò necessario che tutti noi ci curiamo di esso con amore per tutto quanto può interessare il loro benessere fisico e morale.

**4 - AMMINISTRAZIONE.** - Una vasta azienda come la nostra non può procedere regolarmente senza una retta e rigida amministrazione e perciò chiunque sia incaricato di funzioni amministrative deve compierle con tutto lo scrupolo che queste funzioni esigono. Il battaglione non è completo in tutti i suoi organi, ma questo fatto non deve in alcun modo inceppare il retto funzionamento. I nostri doveri di ufficiali non sono rinchiuse in un angusto limite, è anzi nostro merito e nostro vanto di saper fare di tutto e nessuno di noi ha diritto di dire: questo non spetta a me, perché tutti noi lavoriamo per raggiungere un sì nobile scopo che nessun lavoro, nessuna missione può parerci inadatta se a quello diretta.

Concetto dominante l'opera di questo Comando nel grave compito che gli incombe di organizzare una reale potenza militare aerea è quello, come si disse, di impiegare tutte le forze di cui dispone in modo che esse forniscano il miglior rendimento e questo Comando marcerà direttamente per la via che si è imposta, sicuro che tutti vorranno, come debbono, coadiuvarlo perché insieme si possa al più presto raggiungere la meta prefissa.

Ordino che la presente circolare sia portata a conoscenza di tutti i signori ufficiali, i quali dovranno firmarla a tergo per presa visione.

**8/3.**

**Norme per l'istruzione morale teorica pratica dei soldati addetti ai campi.  
Circolare, ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare ciclostilata, senza numero di protocollo, senza data (ma databile ottobre 1912 dalla col-*

locazione e da un appunto manoscritto), intitolata "Norme per l'istruzione morale teorica pratica dei soldati addetti ai campi", firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, Giulio Doubet".

(N.d.C.)

Mentre affluiscono da questa sede ai vari Distaccamenti i soldati della classe 1892, questo Comando crede opportuno impartire alcune norme, che raccomanda vivamente siano prese in attento esame dato l'importantissimo scopo al quale esse tendono.

A questa sede nel breve tempo avuto disponibile si è posta ogni cura affinché ai giovani soldati costì inviati fosse, oltre che impartita una buona istruzione militare, infuso un elevato sentimento di disciplina, che converrà mantenere base indispensabile della prossima loro vita.

Non è qui il caso di esporre le ragioni di tale necessità, ben essendo chiare; certo è che con una accurata continua serve sopra tutto da parte degli Ufficiali *[sic]* e sotto la vigile cura dei Comandanti di Distaccamento si potrà rendere minimi gli incon-

venienti inerenti alla vita speciale che tali reclute condurranno presso i campi d'aviazione.

È per tanto intendimento di questo Comando che oltre una settimanale istruzione morale fatta personalmente dagli Ufficiali del Distaccamento, venga altresì almeno in due giorni della settimana impartita una breve, proficua istruzione militare pratica e teorica intorno al Regolamento Disciplina e Codice Penale, la quale dovrà essere assai curata e tendere, oltre che a non far perdere quella oramai già posseduta, completarla e possibilmente aumentarla.

E così con una istruzione morale e tecnica costante, con una sorveglianza assidua al corredo ed al vestire in ogni suo particolare, questo Comando ritiene fermamente di poter avere nei vari campi col nuovo elemento un contingente di veri soldati e non semplici "operai" con grande vantaggio dell'ordine che deve essere base di ogni azione, della disciplina la quale dovrà essere in ogni caso, ferma, imparziale, e resa meno pesante da un preventivo e costante ragionamento persuasivo.

Si gradirà un cenno di risposta colle relative disposizioni date al riguardo.

#### 8/4.

#### **Servizio degli ufficiali nei distaccamenti. Circolare, 10 ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare ciclostilata, protocollo n. 204, datata Torino, 10 ottobre 1912, firmata "il maggiore comandante interinale del Battaglione, Giulio Doubet".*

*Manca l'oggetto: il titolo "Servizio degli ufficiali nei distaccamenti" è dei curatori del volume.*

(N.d.C.)

Nei distaccamenti e nei campi scuola il Comandante del distaccamento risponde verso il Comandante del gruppo di manovra, e questi a sua volta verso il Comandante del battaglione, di tutto l'andamento del distaccamento.

Per il buono andamento del distaccamento il Comandante del medesimo deve valersi degli Ufficiali dipendenti distribuendo ad essi le varie mansioni e rendendoli a loro volta responsabili verso di lui.

Gli Ufficiali ai distaccamenti ed alle scuole, e questo Comando lo ripete per la seconda volta, debbono ritenersi che essi appartengono ad un corpo del-

l'esercito e non ad una semplice scuola sportiva, e debbono considerare il Comandante del distaccamento, anche se di ugual grado, come un loro superiore diretto che ha il diritto di essere obbedito ed i mezzi per farsi obbedire.

I distaccamenti e le scuole hanno un gran numero di Ufficiali, certamente superiore al numero di Ufficiali che altri Corpi posseggono, e tolte le poche ore della giornata che possono dedicarsi al volo, gli Ufficiali hanno molto tempo a loro disposizione. Perciò è possibile che l'andamento dei distaccamenti non lasci nulla a desiderare e nulla deve lasciare a desiderare.

I Comandanti di distaccamenti e di campi scuola possono regolare come meglio credono l'andamento del proprio reparto ma terranno presente.

1° - Che in ogni distaccamento o campo scuola deve esservi un Ufficiale di servizio che deve curarsi di tutte le ordinarie operazioni e che durante il suo servizio non può allontanarsi dal campo.

2° - Che nelle officine deve essere sempre presente un Ufficiale nelle ore di lavoro. In quelle officine dove esiste un Direttore di officina questo non

entrerà in turno in detta sorveglianza, che ha anche lo scopo di istruire gli Ufficiali nel servizio di officina.

3° - Un Ufficiale per distaccamento deve essere incaricato del governo della truppa.

**8/5.**

**Informazioni. Circolare, 14 ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare ai signori ufficiali, ciclostilata, protocollo n. 219/R, datata Torino, 14 ottobre 1912, oggetto: "Informazioni", firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Doubet".*

(N.d.C.)

Spesso avviene che questo Comando giunga, per mezzo di lettere private dirette ad Ufficiali, indirettamente a conoscenza di fatti e cose che lo interessano. Ma, naturalmente dato il modo stesso col quale questo Comando riesce ad avere conoscenza di tali fatti e cose, non può tenerne conto ed anche volesse tenerne conto gliene sfugge il mezzo.

Dato lo stato nascente nel quale trovasi la nostra Arma è invece bene che nasca e prosperi nel

I Comandanti di distaccamento faranno pervenire a questo Comando non più tardi del 15 corrente una brevissima relazione indicante il modo col quale hanno regolato l'andamento del proprio reparto.

Battaglione una intelligente cooperazione per la quale nessuna buona idea vada perduta, ma sia invece messa a confronto con altre, pesata e, nel caso sfruttata.

Perché questo possa avvenire è appunto necessario che i Signori Ufficiali si convincano che questo Comando gradisce molto di ricevere da essi il risultato delle loro osservazioni ed il frutto della loro esperienza, in special modo da coloro che trovandosi in Libia hanno a loro disposizione un più ampio campo di osservazione e di studio.

Perciò questo Comando, non solo autorizza, ma invita i Signori Ufficiali che hanno qualche cosa da far conoscere, anche semplici relazioni che, tutte verranno prese in considerazione nella speranza che questo sistema di affiatamento di intelligenza possa diventare non trascurabile mezzo di progresso per l'arma nostra.

**8/6.**

**Istruzione sull'osservazione. Circolare, 19 ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b.46.*

*Circolare a tutti i distaccamenti e uffici del Battaglione, ciclostilata, protocollo n. 4831, data-ta Torino, 19 ottobre 1912, oggetto: "Istruzione sull'osservazione", firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Doubet".*

(N.d.C.)

Per l'aviatore militare, il sapere montare l'apparecchio rappresenta semplicemente un mezzo, mediante il quale egli può raggiungere il suo vero scopo, che è quello di poter compiere quelle speciali operazioni militari che dall'areoplano possono svolgersi.

Una di queste operazioni militari, e forse quella di maggior importanza nel momento attuale, è la ricognizione, la quale riuscirà tanto più proficua quanto più chi la esegue sa veder bene e bene

comprendere quello che vede.

Il saper vedere bene implica un'abilità fisica quale è quella di poter riuscire a frugare collo sguardo le pieghe e le coperture del terreno ed un'abilità intellettuale uguale a quella di saper distinguere rapidamente e giustamente dove maggiormente conviene rivolgere la propria attenzione.

Il bene comprendere quello che si vede implica l'abilità di compiere un lavoro di sintesi su quanto si è visto e la esatta conoscenza del modo di combattere delle varie armi e dello svolgersi dei vari servizi.

L'eseguire bene una ricognizione aerea è cosa tutt'altro che facile, indipendentemente da qualsiasi abilità aviatoria, e se una ricognizione bene eseguita può risultare di un'utilità somma, una male eseguita è certamente dannosa.

Un ufficiale di cavalleria deve saper montare a cavallo, ma non è ufficiale di cavalleria chiunque

sappia montare a cavallo, lo stesso avviene in aviazione, all'aviatore militare molto di più deve richiedersi che non il semplice pilotaggio dell'apparecchio. È necessario che i Signori Ufficiali si convincano di questa verità perché essi portino sull'istruzione dell'osservazione tutta la loro attenzione e tutto il loro zelo.

Le cose viste dall'alto si presentano sotto un aspetto molto diverso da quello che di solito appare ai nostri occhi ed è quindi necessario formarsi l'occhio e la mente al nuovo aspetto delle cose in modo da imparare a vedere dall'alto verso il basso.

Questa è prima parte dell'istruzione per la quale occorre un certo esercizio e perché essa sia proficua è necessario che sia fatta con un certo metodo. Non basta che un pilota militare od un pilota istruttore porti l'allievo come passeggero, occorre che lo porti dove vi è qualche cosa da vedere, che prima di partire si sia fatto un programma del viaggio da seguire in modo che l'allievo parta già orientato, e che al ritorno le impressioni dell'allievo siano raccolte e discusse.

Più tardi potranno essere fatte ricognizioni determinate di strade, corsi d'acqua, abitati, ecc. anche questo in modo progressivo, dal facile al difficile e l'allievo dovrà fare una relazione sulla ricogni-

zione fatta accompagnandola con schizzi.

Di rado potranno essere fatte ricognizioni di truppe manovranti, ma non bisognerà mai perdere l'occasione, del resto sulla terra ferve la vita, sulle strade transitano uomini e carri e l'abituarsi ad osservare le piccole cose rende facile l'osservare cose più grandi.

Lo stendere brevi relazioni sulle ricognizioni eseguite è utile per imparare ad esprimere bene e presto quello che si vuol dire, l'imparare a disegnare schizzi schematici è necessario perché il disegno è più evidente e più comprensivo dello scritto.

E non basta. Per potersi orientare su quanto avviene in un campo di battaglia è necessario conoscere come si combatte, è necessario perciò che ogni ufficiale non dimentichi di leggere molto spesso il miglior trattato di arte militare che esista e cioè: "Norme Generali per l'impiego delle grandi unità di guerra. Norme per il combattimento".

Questa istruzione sull'osservazione non potrà avere completo sviluppo che fra qualche tempo e cioè quando ci saranno più mezzi disponibili ma intanto dò incarico al Signor Comandante del Gruppo di Manovra di emanare le norme che crederà meglio per incominciare fin da ora ad iniziare tale istruzione secondo gli intendimenti sopra espressi.

8/7.

#### **Raids. Circolare, 25 ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare, ciclostilata, protocollo n. 690, datata Torino, 25 ottobre 1912, firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Doubet". Manca l'oggetto: il titolo "Raids" è dei curatori del volume.*

(N.d.C.)

**RAIDS:** Premesso che i Raids costituiscono un ottimo esercizio e indispensabile alla completa formazione del Pilota Militare, la concessione dell'autorizzazione a compiere un determinato Raid sarà subordinata nell'interesse stesso dei postulanti all'ottemperanza delle norme seguenti:

1) Prima di tentare un Raid l'allievo pilota dovrà aver compiuto sul campo qualche volo di durata maggiore ai 30' raggiungendo la quota di 1000 m.

(barografo a bordo) e dovrà aver dato prova di saper compiere le prove n. 2 prescritte pel brevetto militare;

2) Progressione:

- a) raid da 30 a 50 km. in linea retta;
- b) raid da 50 a 75 km. in linea retta;
- c) raid da 75 a 100 km. in linea retta;
- d) raid da 100 a 150 km. in linea retta;
- e) raid da 150 a 200 km. in linea retta.

Nessun allievo potrà compiere un Raid di una determinata categoria se prima non ne ha compiuto almeno uno della categoria precedente.

3) Alle prescritte domande di autorizzazione che l'aspirante rivolge a questo Comando, il Comandante il Campo aggiungerà il proprio parere, dichiarando esplicitamente che il postulante ha soddisfatto alle prescrizioni contenute nella presente circolare.



8/8.

**Relazione circa la provvista di apparecchi di volo e la costituzione di nuove squadriglie, 30 ottobre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Relazione dattiloscritta, protocollo n. 8, datata Torino, 30 ottobre 1912, firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Doubet". La relazione è in realtà datata 30 ottobre 1913, ma che si tratti di un errore dattilografico è attestato sia dalla datazione al 30 ottobre 1912 dello specchio allegato, qui non riprodotto, sia dal fatto che Doubet firma come comandante "interinale", come appunto era nel 1912 e non più nel 1913, sia dal testo stesso della relazione.*

(N.d.C.)

In conformità agli ordini contenuti nel Dispaccio Ministeriale n. 3930 del 21 ottobre corrente questo Comando ha l'onore di significare:

1) Allo stato attuale delle cose il Battaglione sta ricevendo i seguenti apparecchi che sono in via di collaudo.

- N. 6 Nieuport 100 HP.
- N. 12 Farman M. 70 HP.
- N. 2 Bristol 80 HP.

ed ha ordinato in questi ultimi tempi:

- N. 7 Bristol 80 HP.
- N. 9 Nieuport 80 HP.

(Per quanto riguarda questi Nieuport si hanno gli assegni solo per 6, ma facendoli costruire in Italia cogli stessi assegni se ne possono avere 9).

- N. 8 Farman 70 HP.

(Per quanto riguarda questi Farman si hanno gli assegni solo per 7 ma con tali assegni se ne possono avere 8, ciò che facilita anche il lavoro dell'officina costruttrice che lavora in serie di 4).

Si hanno inoltre i fondi per:

- N. 4 Bristol 50 HP.
- N. 4 Nieuport 50 HP.

2) Per quanto riguarda gli altri apparecchi esistenti non si reputa conveniente farli entrare in squadriglia perché essi si trovano in differente stato d'uso e perché essi sono necessari per le scuole che debbono condurre i piloti al punto di poter con sicurezza guidare gli apparecchi di guerra.

3) Si propone la costituzione delle seguenti squadriglie:

- a) Una squadriglia Nieuport 100, per la quale si hanno tutti gli apparecchi (6 nuovi ed 1 in Libia).
- b) Due squadriglie Nieuport 80 (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5).
- c) Due squadriglie Bristol 80 (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5).
- d) Una squadriglia Nieuport 50 (si avranno 4 apparecchi, ne occorrono altri 3).
- e) Una squadriglia Bristol 50 (si avranno 4 apparecchi, ne occorrono altri 3).
- f) Quattro squadriglie Farman 70 (si avranno 20 apparecchi, ne occorrono altri 8).
- g) Due squadriglie Blériot 80. Occorrono 14 apparecchi. Questo tipo è nuovo, ma la SIT ha promesso di far venire uno di questi apparecchi a Torino col pilota e di mettere l'uno e l'altro a disposizione di questo Comando per tutte quelle prove che si vorranno fare. Se queste prove soddisferanno si potranno formare queste due squadriglie di Blériot 80, qualora non soddisfacessero le squadriglie si formeranno con Blériot 50.
- h) Una squadriglia Bristol 50 nuovo tipo. Occorrono 7 apparecchi. Questo tipo è nuovo, ma la casa Bristol lo sottometterà all'esame di questo Comando in Torino. Nel caso non andasse si potrà scegliere un altro tipo.

4) Sarebbero quindi 14 squadriglie:

- 1 squadriglia Nieuport 100
- 2 squadriglie Nieuport 80
- 1 squadriglia Nieuport 50
- 2 squadriglie Bristol 80
- 1 squadriglia Bristol 50
- 4 squadriglie Farman 70
- 2 squadriglie Blériot 80 o 50
- 1 squadriglia Bristol 50 nuovi

Per le quali occorrerebbe provvedere agli assegni per i seguenti apparecchi:

- n. 5 Nieuport 80
- n. 3 Nieuport 50
- n. 5 Bristol 80
- n. 3 Bristol 50
- n. 8 Farman 70
- n. 14 Blériot 80
- n. 7 Bristol 50 nuovo modello

Totale 45 apparecchi del costo complessivo di Lire 1.099.000, alle quali devesi aggiungere l'importo dei motori di riserva e delle serie di materiale di

ricambio per complessive Lire 379.400, per cui la provvista degli apparecchi risulterebbe di Lire 1.478.400.

Tutti questi apparecchi verrebbero costruiti in Italia e sarebbero pronti per la fine di febbraio 1913.

5) Per l'addestramento dei piloti nei campi scuola occorrono apparecchi scuola dei quali da lungo tempo il Battaglione non si provvede.

Si calcola che il fabbisogno sia di 24 apparecchi scuola dal prezzo medio di L. 10.000, e cioè L. 240.000, comprese le parti di ricambio.

6) Ogni squadriglia dovrà essere provvista di:

- 1 Camion-officina
- 2 Camions-trasporto
- 1 Carro-rimorchio
- 2 Motociclette
- 2 Biciclette

1 Motore ed altre parti di ricambio, hangar tela  
1 Serie apparecchi telegrafici, telefonici, fotografici, ecc.

Il Battaglione provvede già tre camions-officina (uno in carico, due ordinati) e quattro camions-trasporto, occorrono quindi gli assegni per:

12 camions-officina (se ne propone uno in più per facilitare la costruzione in serie e per averne uno a scopo d'istruzione; l'esuberante potrà servire per le altre squadriglie)

|  |         |
|--|---------|
|  | 480.000 |
| 24 camions-trasporti                                     | 480.000 |
| 14 carri-rimorchio                                       | 70.000  |
| 28 motociclette  | 28.000  |
| 28 biciclette  | 5.600   |
| 14 motori di ricambio ed altre parti, hangars tela       | 280.000 |
| 14 serie apparecchi telegrafici, telefonici, fotografici | 140.000 |

Totale lire 1.483.600

7) Le 14 squadriglie potranno essere così distribuite:

|               |               |
|---------------|---------------|
| Ciampino      | 2 squadriglie |
| Mirafiori     | 2 squadriglie |
| Venaria Reale | 1 squadriglia |
| Centro        | 2 squadriglie |
| Cameri        | 3 squadriglie |
| Taliedo       | 4 squadriglie |

Per ogni squadriglia occorre una piccola officina fissa per riparazioni allo scopo di non deteriorare il materiale di mobilitazione. Per ognuna di tali

officine si può calcolare un prezzo di L. 8.000 per cui 14 officine per piccole riparazioni.. L. 70.000  
Per quanto riguarda gli hangars fissi, magazzini ecc. si può calcolare che la metà delle squadriglie possa servirsi dei mezzi esistenti ed occorrono quindi, solo per 7 squadriglie Hangars fissi per 7 squadriglie ..... L. 350.000

8) In complesso il fabbisogno verrebbe ad essere:

|                                 |           |
|---------------------------------|-----------|
| 45 apparecchi di manovra        | 1.478.400 |
| 24 apparecchi di scuola         | 240.000   |
| Materiali di mobilitazione      | 1.483.600 |
| Officine di piccole riparazioni | 70.000    |
| Hangars fissi                   | 350.000   |

3.622.000

Imprevisti 78.000

Totale lire 3.700.000

il tutto come dimostrato nell'annesso estimativo  
Nel titolo imprevisti potranno essere compresi alcuni automobili di servizio generale, assegnandone almeno uno per campo per il servizio del campo stesso e in caso di raids; alcuni apparecchi, esteri e nazionali, degni di studi presso il Battaglione, alcune macchine per collaudo di apparecchi, di motori e di eliche.

9) Tutte le provviste verranno fatte in Italia per quanto sarà umanamente possibile e dovranno essere compiute prima della fine di febbraio 1913  
Per la stessa epoca il Battaglione potrà disporre di almeno 60 piloti militari sufficienti per le squadriglie, le quali si spera potrebbero entrare in servizio nel mese di aprile.

10) Ogni squadriglia è stata valutata come costi L. 360.000, quindi 14 squadriglie verrebbero a costare L. 5.040.000

I materiali già provveduti dal Battaglione per la formazione delle 14 squadriglie sono

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 53 apparecchi a L. 25.500 in media | 1.326.000 |
| 2 camions officina                 | 80.000    |
| 4 camions trasporto                | 80.000    |

Valore materiale esistente 1.486.000  
Valore materiale da acquistarsi 3.700.000

Totale lire 5.186.000

Sussiste una piccola differenza largamente compensata dal valore dei 24 apparecchi scuola (240.000).

8/9.

**Relazione circa la richiesta di assegni per la costituzione di nuove squadriglie di aviatori, 15 novembre 1912.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Relazione dattiloscritta, datata Torino, 15 novembre 1912, firmata "il ragioniere geometra, Bernasconi" e "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Douhet", senza altre indicazioni. (N.d.C.)*

Il Ministero della Guerra, al quale mediante relazione in 30 ottobre 1912 si era rassegnato l'estimativo della spesa occorrente per la costituzione di n. 14 squadriglie di aviatori, con Dispaccio in data 5 corrente, n. 4066 (Ufficio Ispezione Servizi Aeronautici) disponeva perché per ragioni di bilancio fosse studiata la costituzione soltanto di 12 squadriglie e messe in corso nuove proposte di assegnazione di fondi.

In adempimento dei superiori ordini questo Comando, basandosi sul materiale già disponibile, o già ordinato, od in corso di ricevimento e col criterio di dar luogo ad unità omogenee, propone che le divisate 12 squadriglie, siano così costituite:

a) Una squadriglia con apparecchi Nieuport 100 H P per la quale si hanno tutti gli apparecchi (6 nuovi ed 1 in Libia).

b) Due squadriglie con apparecchi Nieuport 80 HP (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5).

c) Due squadriglie con apparecchi Bristol 80 HP (si avranno 9 apparecchi, ne occorrono altri 5).

d) Una squadriglia con apparecchi Nieuport 50 HP (si avranno 4 apparecchi, ne occorrono altri 3).

e) Quattro squadriglie con apparecchi M. Farman 70 HP (si avranno 20 apparecchi, mancano altri 8).

f) Due squadriglie con apparecchi Blériot 80 HP (questo tipo essendo nuovo richiede 14 apparecchi. Si propone di acquistarli in numero di 10 in base all'estimativo allegato ed i restanti 4 mediante gli assegni già accordati col Dispaccio 23 ottobre ultimo scorso n. 3930 in sostituzione di 4 Bristol 50 HP in allora preventivati).

**1°. PROVVISORIA DI APPARECCHI.**

L'attrezzamento delle squadriglie richiederà nuovi assegni per i seguenti apparecchi:

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| 1 squadriglia Nieuport 100 HP. | nessun app.     |
| 2 squadriglie Nieuport 80 HP.  | n. 5 apparecchi |
| 2 squadriglie Bristol 80 HP.   | n. 5 apparecchi |
| 1 squadriglia Nieuport 80 HP.  | n. 3 apparecchi |

|                              |                  |
|------------------------------|------------------|
| 4 squadriglie Farman 70 HP.  | n. 8 apparecchi  |
| 2 squadriglie Blériot 80 HP. | n. 10 apparecchi |

|                |        |               |
|----------------|--------|---------------|
| 12 squadriglie | Totale | 31 apparecchi |
|----------------|--------|---------------|

La spesa per questo titolo, calcolando gli apparecchi al prezzo minimo che si è potuto ottenere in base alle ultime gare, è di L. 762.000.

Essi sarebbero tutti costruiti dall'industria nazionale e potrebbero essere pronti per la fine di febbraio 1913.

**2°. MOTORI DI RICAMBIO ED ACCESSORI.**

Dato il rapido logoramento dei motori di aviazione si ritiene indispensabile di provvedere, unitamente agli apparecchi, dei motori di riserva, nella quantità di almeno 1/3 della fornitura, e delle serie complete di pezzi di ricambio in ragione dell'80% degli apparecchi, rapporti questi, oltre ai quali non è possibile scendere senza danno del servizio. Si aggiunge che non è da fare assegnamento sui motori di ritorno dalla Libia dato il loro stato d'uso assai deperito. La spesa per questo titolo è di L. 252.000.

**3°. APPARECCHI SCUOLA.**

Da lungo tempo più non si provvedono apparecchi scuola necessari per l'addestramento dei piloti. Tenuto conto dello stato delle dotazioni, del fabbisogno in relazione alla intensità delle istruzioni di pilotaggio, si ritengono indispensabili non meno di 20 apparecchi scuola. Il costo di detti apparecchi è di L. 200.000.

**4°. MATERIALI DI MOBILITAZIONE.**

Le dotazioni di mobilitazione si stabiliscono per ciascuna squadriglia in:

|  |
|--|
| 1 motore di riserva con serie di pezzi di ricambio   |
| 1 Camion-officina.   |
| 2 Camions-trasporto.   |
| 1 Rimorchio.   |
| 1 Motocicletta.  |
| 2 Biciclette tipo militare.  |
| 1 Hangar di tela impermeabile.   |
| 1 Serie di apparecchi telegrafici-telefonici, una linea volante ed una macchina fotografica. |

Tutti questi materiali debbono provvedersi per ognuna delle singole 12 squadriglie, avvertendo però che il Battaglione, possedendo quanto prima 2 camions-officina da potersi destinare alle squadriglie, ed 1 di riserva, e di 4 camions trasporto, il fabbisogno per questi si riduce a 10 ed a 20 camions rispettivamente anziché 16 e 24.

Detti camions dovrebbero funzionare ad energia elettrica prodotta mediante dinamo azionata da motore ad olio pesante.

La spesa per l'acquisto dei detti materiali è di L. 1.123.800.

#### 5°. OPERE DI IMPIANTO.

Le 12 squadriglie potrebbero essere così distribuite:

|                       |      |
|-----------------------|------|
| Ciampino              | n. 2 |
| Mirafiori             | n. 2 |
| Veneria Reale         | n. 1 |
| S. Francesco al Campo | n. 2 |
| Cameri                | n. 3 |
| Taliedo               | n. 2 |

Si ritiene che per una metà delle squadriglie si disponga di hangars costruiti o da costruirsi cogli assegni già accordati, cosicché resterebbero a provvedersi hangars a nuovo per 6 squadriglie.

Per ognuna dei 6 nuclei di squadriglie su accennate occorrono infine: una officina attrezzata per piccole riparazioni e locali per magazzini e per uso speciale di accasermamento (latrine, scuderie, ecc.), inoltre impianti acqua, riscaldamento, energia elettrica od altro per illuminazione e forza motrice, e simili.

La spesa per questo titolo si preventiva mediamente in L. 340.000.

La spesa complessiva per l'impianto delle 12 squadriglie risulterebbe di L. 2.600.000, così ripartita:

|                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| provvista apparecchi                 | L. 762.000   |
| provvista motori di ricambio         | L. 252.500   |
| provvista materiale di mobilitazione | L. 1.123.800 |
| spese di impianto                    | L. 342.000   |

#### 8/10.

#### Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia, dicembre 1912.

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 3 (1912). Relazione a stampa, datata Torino, dicembre 1912, firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Douhet" senza altre indicazioni.*

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| somma in massa per imprevisti | L. 120.200 |
|-------------------------------|------------|

|  |              |
|--|--------------|
|  | L. 2.600.000 |
|--|--------------|

|                   |            |
|-------------------|------------|
| apparecchi scuola | L. 200.000 |
|-------------------|------------|

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Totale complessivo | L. 2.800.000 |
|--------------------|--------------|

A titolo di dimostrazione si ritiene utile di istituire il seguente calcolo:

I materiali disponibili o per i quali già si hanno gli assegni sono:

|                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| 53 apparecchi                  |              |
| al prezzo di L. 24.000 formano | L. 1.326.000 |
| 2 camions-officina             |              |
| al prezzo di L. 35.000 formano | L. 70.000    |
| 4 camions-trasporto            |              |
| al prezzo di L. 18.000 formano | L. 72.000    |
|                                | <hr/>        |
| Totale                         | L. 1.468.000 |

|   |              |
|---|--------------|
| Valore del materiale da acquistarsi in base all'estimativo annesso, dedotti gli apparecchi scuola | L. 2.600.000 |
|---|--------------|

|        |              |
|--------|--------------|
| Totale | L. 4.068.000 |
|--------|--------------|

cosicché il costo di una squadriglia risulterebbe di L. 4.068.000

= L. 339 000

12

e cioè sensibilmente minore di quello di L. 360.000 ritenuto all'uopo necessario in base all'esperienza. Pertanto questo Comando nel dar corso alla proposta non può far a meno di mettere in evidenza in quale ristretti limiti, sia per quantità di materiale sia per prezzi unitari, sia stata contenuta, per cui viene a mancare la elasticità sufficiente a far fronte a possibili eventualità specialmente nelle opere di impianto, così che non è da escludere la probabilità di dover chiedere, in corso di attuazione del programma, qualche lieve somma accessoria in aggiunta a quella ora precalcolata.

*Pubblicata in Ufficio Storico S.M. Aeronautica, Cronistoria dell'Aeronautica Militare Italiana, cit., vol. VI, pp. 97-111; ripubblicata con alcuni tagli (debitamente segnalati) sulla "Rivista Aeronautica", 1955, n. 3-4, pp. 420-28, con il titolo Douhet*



e il primo progetto dell'aviazione militare italiana.  
(N.d.C.)

## PREMESSA

Nella presente relazione si è cercato di riunire, molto in succinto, tutto quanto può interessare un primo stabile assetto dell'Aviazione Militare in Italia, in modo da rappresentare alla mente del lettore un quadro sintetico di detta organizzazione, di quanto finora si è compiuto e si sta compiendo, e di quanto resta a farsi in tale ordine di idee.

## IMPIEGO DEGLI AEREOPLANI IN GUERRA

Varie e discusse sono le opinioni sull'impiego in guerra della nuova arma, la quale, secondo alcuni, dovrà venire impiegata unicamente per eseguire ricognizioni ed esplorazioni, secondo altri dovrà integrare queste operazioni con offese dall'alto, secondo altri, infine, dovrà combattere nell'aria per acquistarne il dominio.

Tuttavia, per quanto le opinioni possano essere diverse e disparate, una cosa è certa, ed è quella che presso tutte le nazioni civili si tende a dare sempre più una importanza maggiore al nuovo mezzo di guerra, poiché dovunque si intravede, se non si vede addirittura chiaramente, come questo mezzo, che va ogni giorno perfezionandosi e che permette all'uomo di percorrere le vie dell'aria, debba certamente apportare una grande influenza sulla guerra avvenire. Se si pensa poter accadere che ad una grossa massa di cavalleria esplorante possa riuscire impossibile raggiungere il risultato che un solo ardito aviatore può conseguire, non è lecito rimanere dubitosi dinnanzi al nuovo problema che si presenta.

Necessita quindi che l'Italia, la quale ebbe per prima l'onore di sperimentare, in guerra, la nuova arma, cessata la guerra, ai cui urgenti bisogni era necessario soddisfare con mezzi di circostanza, voglia e sappia provvedersi di una vera e propria organizzazione aviatoria militare, al pari di quello che fanno le altre nazioni, naturalmente nella proporzione dei suoi mezzi.

## APPARECCHI

Essendo diverse le opinioni circa l'impiego degli aereoplani in guerra viene di conseguenza che si ricerchino quei tipi di aereoplani che meglio

soddisfino ai diversi scopi, sì che, mentre da una parte, per l'esplorazione strategica, si cerca di avere apparecchi veloci e di grande raggio d'azione, e per le ricognizioni tattiche apparecchi più lenti e dotati di maggior visibilità, dall'altra, per offendere dall'alto, si cercano apparecchi capaci di trasportare un grande peso di esplosivi, e, per combattere nell'aria, apparecchi velocissimi ed armati di mezzi adeguati alla lotta aerea.

Sembra però che, allo stato attuale delle cose, sia alquanto prematuro il volere, fin d'ora, differenziare le funzioni che possono svolgere questi nuovissimi ed ancora incerti apparecchi, e che perciò sia miglior consiglio l'attendere che l'esperienza tecnica e di impiego fornisca dati più sicuri di quelli fin ora posseduti, ed intanto attenersi ad un tipo di apparecchio avente qualità medie, qualità cioè, capaci di soddisfare in modo sufficiente a quel qualunque scopo che con essi si vorrà raggiungere. Tali qualità medie sono una forte, ma non eccessiva, velocità; un sufficiente raggio d'azione; una portata di carico utile abbastanza grande, una buona visibilità.

Questo ammesso, dovrebbero ricercare l'apparecchio che dopo aver soddisfatto alle condizioni puramente aviatorie risponda ai requisiti sopra enunciati, e con esso armare le unità aviatorie aeree, ottenendo così quella omogeneità d'armamento che fornisce i vantaggi di un più facile rifornimento e di una più facile istruzione.

Ma non è ancora possibile, oggi, poter con sicura scienza stabilire quale sia il tipo di aereo piano più conveniente fra quelli che soddisfano alle condizioni volute.

Ormai tutti gli apparecchi si rassomigliano, variando solo per dettagli di forma e di costruzione, ma, essendo ancora molto incerte le leggi che li reggono e dovendo essenzialmente gli apparecchi godere della simpatia e della fiducia degli aviatori, imponderabili e vaghi elementi questi, non si può oggi, che tendere all'omogeneità assoluta, la quale non potrà essere raggiunta che col tempo.

Gli apparecchi, che per consenso comune degli aviatori tecnici e pratici, godono nel momento presente in Italia le maggiori simpatie, sono dei tipi seguenti:

|           |   |
|-----------|---|
| Monoplani | <i>Blériot</i><br><i>Nieuport</i><br><i>Bristol</i> |
| Biplani   | <i>Maurice Farman</i>                               |

Di tali apparecchi il Battaglione Aviatori ha perciò deciso di armare la propria forza organizzata, riservandosi, coll'ulteriore esperienza, di diminuire, ove appaia conveniente, il numero dei tipi. La maggior parte degli apparecchi saranno biposti, l'eccezione monoposti.

#### UNITÀ ORGANICA

L'unità organica aviatoria deve essere costituita da un certo numero di apparecchi, coi rispettivi piloti, provvisti di tutto quanto occorre per funzionare con vita propria ed indipendente per un certo periodo di tempo.

Relativamente al numero di apparecchi che devono costituire il primo nucleo della forza aviatoria, sembra che il numero di 4 apparecchi di guerra per unità (squadriglia) sia il più conveniente in quanto che, oltre al permettere un servizio continuativo, può venire sdoppiato.

La formazione di guerra della squadriglia verrebbe ad avere all'incirca, la seguente composizione:

4 apparecchi da guerra, con quattro piloti, di cui uno Capo Squadriglia, e quattro osservatori

1 apparecchio di riserva

1 camion officina

1 carro rimorchiabile per trasporto apparecchio di riserva

2 hangars da campo

1 automobile di precettazione pel trasporto personale

2 motociclette

2 biciclette

20-30 uomini (personale di truppa)

Con questa formazione la squadriglia viene a possedere tutti gli elementi per poter funzionare da sé senza alcun rifornimento per un periodo di tempo da 20 a 30 giorni. Tale formazione è abbastanza leggera in confronto delle formazioni francesi, e coi suoi soli mezzi la squadriglia può, in una giornata spostarsi di almeno 100 km. (gli apparecchi trasportandosi in volo).

Il ridurre a 3 gli apparecchi da guerra, mentre ridurrebbe l'efficienza della squadriglia, la renderebbe relativamente più pesante, in quanto che non sarebbe possibile ridurle in conseguenza le impedimenta. Tale formazione permetterebbe di portare, quando col tempo lo si ritenesse utile, da 4 a 6 ed anche a 8 gli apparecchi da guerra senza accrescere in modo proporzionale il peso della squadriglia stessa.

È evidente che le squadriglie devono potersi

mobilitare immediatamente, e perciò le squadriglie dovranno possedere, sempre, il loro materiale ed il loro personale al completo ed in piena efficienza. Data la delicatezza e la facile deperibilità della macchina di volo è necessario che, in tempo di pace, le squadriglie posseggano un numero di apparecchi superiore di quello che occorre per la mobilitazione.

In tempo di pace il numero degli apparecchi sarà di 7, di questi 7 apparecchi, 5 dovranno sempre tenersi pronti a mobilitarsi.

Gli apparecchi esuberanti ai bisogni della mobilitazione della squadriglia e quelli appartenenti alle scuole, in caso di guerra, potranno fornire squadriglie di nuova formazione od essere impiegati come materiale di rifornimento.

La squadriglia mobilitata sarà provvista di due stazioni telegrafiche da campo, con 5 km. di linea per collegarsi col Comando da cui dipende, di qualche apparecchio telefonico, di apparecchi fotografici da usarsi nelle ricognizioni e di camera oscura per le operazioni fotografiche conseguenti, di mezzi di riparazioni, di rifornimenti, ecc., di dotazioni cartografiche ecc. ecc. per poter vivere e funzionare dai 20 ai 30 giorni; in tempo di pace disporrà di hangars fissi, di una piccola officina di riparazione, di magazzini di mobilitazione e sarà dislocata in campi adatti perché i piloti possano esercitarsi ininterrottamente.

#### ORGANIZZAZIONE

Dato il periodo di relativa incertezza circa l'impiego dell'arma aerea sembra opportuno, almeno per ora, di assegnare una squadriglia ad ogni Corpo d'Armata. Questo non impedirà, al caso, di riunire all'Armata tali squadriglie, o di formare unità dipendenti di più squadriglie, quando ciò si ritenga conveniente.

Ammettendo dunque una squadriglia per Corpo d'Armata occorrerebbero 12 squadriglie per i Corpi d'Armata dislocati in Italia, due squadriglie per la Libia (data la sua grande estensione), una squadriglia per la Colonia Eritrea e una per la Somalia. Queste due ultime si propongono sia in vista della loro funzione morale in quelle regioni, sia per studiare in esse regioni l'impianto di rapidi mezzi di comunicazione.

Sarebbero in complesso 17 (1) squadriglie del tipo

(1) 17 squadriglie è certamente un errore di stampa, perché la somma di 12 squadriglie in Italia e 4 in colonia è 16 (N.d.C.).

proposto e che dovrebbero essere costituite con monopiani, gli unici che si prestino a formare unità mobili, ed i meglio adatti al servizio di esplorazione.

Sembrerebbe inoltre opportuno assegnare una squadriglia leggera per ogni Divisione di Cavalleria (3). Tali squadriglie potrebbero essere costituite di:

2 apparecchi da guerra (monopiani con due ufficiali piloti)

1 apparecchio di riserva

2 camions trasporto

1 automobile di precettazione

12-16 uomini (personale di truppa).

Ed infine occorrerebbero 6 squadriglie da posizione, e cioè squadriglie da dislocarsi in punti adatti della penisola e destinate, in tempo di guerra, a rimanere fisse nei punti stessi, allo scopo di eseguire esplorazioni e ricognizioni munite di determinate zone di terreno perfettamente conosciute fin dal tempo di pace. Tali squadriglie non avrebbero bisogno di mezzi di trasporto.

In complesso sembra che le squadriglie occorrenti, per un primo stabile assetto dell'Aviazione Militare; sarebbero le seguenti:

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 12 squadriglie di Corpo d'Armata     | 12 |
| 2 squadriglie per la Libia           | 2  |
| 1 squadriglia per la Colonia Eritrea | 1  |
| 1 squadriglia per la Somalia         | 1  |

*16 squadriglie monopiani biposti*

|   |   |
|---|---|
| 3 squadriglie leggere per Divisioni di Cavalleria | 3 |
|---|---|

*3 squadriglie monopiani*

|                            |   |
|----------------------------|---|
| 6 squadriglie di posizione | 6 |
|----------------------------|---|

*6 squadriglie biplani*

|                    |    |
|--------------------|----|
| Totale squadriglie | 25 |
|--------------------|----|

## DISLOCAZIONE IN PACE

La dislocazione delle squadriglie in tempo di pace deve dipendere essenzialmente dal criterio della facilità di mobilitazione verso le due frontiere più minacciose, tenuto conto che, per quanto riguarda il mare, provvederanno le squadriglie della Regia Marina.

Così che, mentre il criterio dell'istruzione del personale e dell'affiatamento dei Comandi esigerebbe di assegnare le squadriglie ai Corpi d'Armata territoriali, quello della rapida mobilitazione impone di tenere la massima parte delle squadriglie nella valle del Po.

Fatta quindi eccezione di una squadriglia da dislo-

carsi a Roma ed una nell'isola di Sicilia, le altre 10 squadriglie di Corpo d'Armata dovranno portarsi per quanto è possibile nelle immediate vicinanze della frontiera orientale e della frontiera occidentale.

La dislocazione che si propone, avuto riguardo anche alla possibilità di trovare campi adatti, è la seguente:

1 squadriglia - Cuneo (campo da stabilirsi)

3 squadriglie - Torino (Venaria - Mirafiori - S. Maurizio)

2 squadriglie - Milano (Taliedo)

2 squadriglie - Aviano (presso il campo scuola)

1 squadriglia - Treviso (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Padova (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Roma (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Sicilia (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Tripoli

1 squadriglia - Bengasi

1 squadriglia - Colonia Eritrea (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Somalia (campo da stabilirsi)

Le squadriglie alleggerite per Divisione di Cavalleria, dovendo intimamente affiarsi colle Divisioni stesse, dovrebbero venire dislocate presso i Comandi delle Divisioni, e cioè:

1 squadriglia - Udine (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Vicenza (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Milano (Taliedo)

Le squadriglie di posizione più pesanti e meno maneggevoli, destinate perciò a rimanere in posizioni fisse, dovrebbero venire dislocate essenzialmente nelle vaste pianure della valle del Po, là dove è prevedibile possano avvenire i più grandi fatti d'armi. La dislocazione che si proporrebbe sarebbe:

1 squadriglia - Alessandria (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Bologna (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Ferrara (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Verona (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Padova (campo da stabilirsi)

1 squadriglia - Roma (campo da stabilirsi)

Il Battaglione sta iniziando gli studi per l'aviazione in montagna ed a suo tempo potrà proporre qualche squadriglia da montagna o la trasformazione di qualche squadriglia in squadriglia da montagna. Indipendentemente dalle squadriglie ora dette sarà presto sperimentata, per conto dell'Artiglieria, una squadriglia speciale per i parchi mobili di Artiglieria.

La forza aerea verrebbe quindi ad essere costituita da 94 apparecchi da guerra, dei quali 78 in Italia e 16 nelle Colonie. Dei 78 apparecchi destinati in



Italia, 66 rimarrebbero nella valle del Po, e 12 suddivisi fra l'Italia centrale e le isole.

Poiché, come si è visto, la formazione delle squadriglie è tale da permettere di raddoppiare quasi gli apparecchi da guerra senza appesantire le squadriglie in impedimenta, così la presente organizzazione ammette una grande elasticità per eventuali aumenti avvenire.

## **PERSONALE - PILOTI**

Occorrerà quindi disporre di circa 150 Piloti Militari, compresi quelli che dovranno permanere nei campi scuola come Comandanti e come Istruttori, ed un numero adeguato di Ufficiali osservatori. Ammesso che il servizio di navigazione nell'aviazione non deve durare oltre i quattro anni, necessità, per ottenere una normale rotazione, formare da 40 a 50 piloti militari all'anno.

Per formare un pilota militare occorre appunto un anno circa, ed incominciando i corsi ai primi di dicembre di ogni anno, verso la fine dell'anno successivo gli allievi saranno diventati piloti militari. E poiché tutti non possono essere adatti a tale specialissimo servizio ed una selezione si impone, occorrerà ammettere una sessantina di allievi, una parte dei quali sarà rimandata ai corpi durante l'anno di corso.

Il corso incomincerà con un primo periodo, della durata di circa tre mesi, durante il quale saranno impartite agli allievi le prime e più necessarie nozioni teorico pratiche, quindi gli allievi verranno trasferiti ai campi scuola.

Gli attuali campi scuola in attività di funzionamento: S. Maurizio - Malpensa - Aviano e Pordenone, sembrano sufficienti allo scopo.

Per quanto riguarda il reclutamento degli Ufficiali Piloti è necessario por mente allo specialissimo servizio al quale sono destinati, servizio che esige speciali qualità di carattere e speciali qualità di mente. Gli Ufficiali aviatori sono destinati a compiere servizi isolati e talvolta di grande importanza, è necessario che essi siano Ufficiali formati, seri, temprati alla disciplina e che posseggano una buona cultura militare.

Debbono quindi riunire tante qualità da costituire una vera ufficialità scelta sulla quale si possa fare serio affidamento in ogni circostanza.

Da questo concetto derivano le norme che regolano attualmente l'ammissione degli Ufficiali nell'Aviazione.

Ma poiché questi Ufficiali compiono un servizio

che presenta normalmente i maggiori pericoli è equo che l'eccezionalità del loro servizio venga ufficialmente riconosciuta e siano loro concesse quelle ricompense d'ordine morale che, sole, possono far accorrere all'aviazione il contingente necessario.

Per quanto riguarda il personale navigante di truppa, si sta eseguendo attualmente un esperimento atto a dimostrare se tale personale può fornire piloti militari.

In Francia sembra che ciò si faccia con buoni risultati, ma occorre considerare il diverso sistema di reclutamento francese, che, non ammettendo il volontariato di un anno, incorpora nel personale di truppa il numeroso contingente di giovani di elevata cultura e già pratici di aviazione che la Francia presenta.

Presso di noi le condizioni sono molto diverse: i migliori elementi sfuggono col volontariato di un anno, e perciò dal nostro personale di truppa non si potrà, al massimo, richiedere che il pilotaggio puro e semplice dell'apparecchio.

L'azione militare dell'aeroplano pilotato dal personale di truppa non potrà pretendersi che dall'Ufficiale che con esso dovrà necessariamente montare come passeggero.

L'esperimento che si sta compiendo varrà a dimostrare se il nostro personale di truppa è adatto a questo semplificato servizio di pilotaggio, e se gli Ufficiali osservatori giungeranno a riporre in esso la loro fiducia.

Ma, poiché sembra utile poter riunire qualche volta in una sola persona il pilota e l'osservatore, qualunque possa essere l'esito dell'esperimento, parrebbe conveniente ricorrere al personale di truppa solo nel caso in cui venisse a risultare deficiente il reclutamento degli Ufficiali Aviatori.

Aviatori militari potrebbero ritrarsi dagli Ufficiali di Complemento o della M.T. ed anche da volontari, ma occorrerà in ciò usare una grande prudenza e sopra tutto garantirsi in qualche modo la disponibilità di tale elemento per un tempo sufficiente. Aprendo le scuole di Aviazione militare a tali elementi si otterrebbe certamente una grande affluenza, ma è da prevedersi che gli elementi stessi, una volta sbollito il primo entusiasmo, non essendo legati in alcun modo alla famiglia militare sfuggirebbero facilmente. Il Comando del Battaglione studia tale questione, che è molto interessante in quanto che essa può fornire le basi della costituzione di una riserva aviatoria, e farà a suo tempo proposte concrete.



## OSSERVATORI

La questione degli osservatori è grave. L'esperienza ha dimostrato che una efficace osservazione non può essere effettuata dal solo pilota che in casi eccezionali: necessita quindi, in genere, impiegare l'osservatore.

L'osservazione calma e tranquilla dall'aeroplano esige, naturalmente, una mutua confidenza fra l'osservatore, il pilota e l'apparecchio, e siccome viste dall'alto le cose si presentano sotto un aspetto molto diverso da quello col quale si presentano viste dalla superficie, l'osservatore non si può improvvisare; è necessario formarlo mediante una razionale e progressiva istruzione.

Sarebbe utilissimo che l'osservatore fosse anche pilota, tanto più che negli apparecchi odierni si esige il doppio comando mediante il quale il passeggero può prendere la condotta dell'apparecchio nei casi in cui, per un qualsiasi motivo, venga a mancare l'azione del pilota, ma, d'altra parte, l'osservatore deve possedere, oltre ad una certa pratica di osservazione, tutte quelle cognizioni tecnico militari che gli permettano di bene comprendere quanto gli riesce di osservare.

Il trovare riunite tutte queste capacità in una sola persona è cosa difficile; occorrerà quindi, al caso pratico, transigere su alcuna, e quella sulla quale si può transigere con minor danno è precisamente la capacità aviatoria, dato che vi è già una persona adatta al pilotaggio dell'apparecchio.

Occorrerebbe quindi che Ufficiali di Stato Maggiore, di Artiglieria e Genio, delle armi di linea, non piloti, venissero esercitati nel servizio di osservazione allo scopo di essere utilmente impiegati nel momento opportuno ed a seconda delle loro specialità e capacità tecnico-militari.

Si potrebbe per ciò, in determinate epoche dell'anno, istituire presso i campi scuola e presso le squadriglie, speciali corsi di osservazione, e questo specialmente in occasione di manovre o campi. D'altra parte gli Ufficiali piloti verrebbero esercitati all'osservazione in modo da rendere utili servizi anche montando da soli l'apparecchio.

A proposito dell'osservazione è bene accennare ad una questione che attualmente si presenta sull'impiego dell'arma. Per poter volare sul nemico colla relativa sicurezza che permette quella sufficiente tranquillità d'animo indispensabile ad eseguire un'efficace ricognizione è necessario mantenersi ad una quota di circa 1000 metri.

Da questa altezza, specie nei nostri terreni e colle

moderne uniformi da campagna degli eserciti, l'osservazione è molto difficile, impossibile in certi casi. Occorre quindi discendere più in basso ma, nel tempo stesso, conservare quella relativa sicurezza alla quale venne accennato. Unico mezzo, per conciliare le due opposte esigenze, è quello di rendere invulnerabili, almeno ai proiettili della fucileria, le parti vitali dell'apparecchio (motore, serbatoi, persone) mediante una apposita corazzatura.

A questo scopo si prestano gli apparecchi moderni capaci di sollevare grossi pesi; in essi si può facilmente sostituire il passeggero con una corazza e lasciare il compito dell'osservazione al pilota; compito che potrà essere più facilmente soddisfatto in quanto che il pilota potrà scendere a breve altezze sul nemico.

## RELAZIONE COI COMANDI

Per quanto riguarda l'esplorazione e le ricognizioni, le squadriglie saranno qualche cosa di più mobile e di più veloce che non la cavalleria, ed in certi casi potranno rendere servizi di un'importanza maggiore e non affatto paragonabile colla piccolezza dei mezzi impiegati. La maggior difficoltà che s'incontra per compiere una esplorazione od una ricognizione è "l'ordinarla" ed i risultati che si possono ottenere dipendono essenzialmente dal come tali azioni "vennero ordinate". È necessario quindi che le squadriglie vengano messe ad intimo contatto coi Comandi dai quali dipendono, affinché fra i Comandi e le squadriglie nasca quell'intimo affiatamento senza il quale è impossibile ogni efficace cooperazione. Occorre pensare che gli Ufficiali aviatori delle squadriglie sono giovani Ufficiali la cui mente è preoccupata da cure diverse e che ad essi non si possono dare ordini vaghi ed imprecisi. Occorre che i Comandi sappiano perfettamente quanto le squadriglie possono dare, e pretendano da esse solo quanto possono dare. Sarà utilissimo che un Ufficiale delle squadriglie risieda presso lo Stato Maggiore del Comando cui la squadriglia appartiene, per costituire un saldo anello fra questa e quello. Tal quale un reparto di cavalleria, ed in misura più larga, dato il maggiore raggio d'azione, la squadriglia deve essere costantemente al corrente della situazione generale nella zona di sua azione e deve ricevere sempre ordini precisi, chiari e definiti.

Perché questo affiatamento possa nascere è necessario non perdere occasione alcuna per mettere le

squadriglie a contatto coi Comandi specie in occasione di campi e manovre.

Per quei Comandi dislocati in luoghi dove non vi sono squadriglie sarà necessario, in certi periodi di tempo, mandare le squadriglie, e questo sarà anche un utile esercizio di mobilitazione e di spostamento delle squadriglie stesse.

#### **CAMPI SCUOLA**

Lo scopo essenziale è quello di formare piloti e, come già si disse, quelli esistenti si ritengono sufficienti.

All'atto della mobilitazione tali scuole verrebbero sciolte, coi piloti ad esse addetti e cogli apparecchi esistenti ed utilizzabili si potrebbero costituire altre squadriglie di nuova formazione e provvedere ai rifornimenti.

#### **CAMPO SPERIMENTALE**

Nei pressi di Torino, nel campo della Contina, verrebbe organizzato un campo sperimentale necessario per seguire i progressi dell'industria e della scienza aviatoria, nonché per eseguire quelle esperienze di carattere militare che si ritenessero necessarie al continuo e rapido progredire dell'arma.

#### **RELAZIONE COLL'INDUSTRIA PRIVATA**

Il Battaglione può, già oggi, con orgoglio affermare di essersi completamente disimpegnato dall'estero per tutto quanto può interessare l'aviazione militare.

Gli apparecchi da volo portano ancora dei nomi stranieri, ma vengono costruiti in patria, è da sperarsi e vi sono buone ragioni da sperare, che, fra non molto, scompariranno anche i barbari nomi.

Questo, oltre a risultare un grande vantaggio economico per la nazione, impedendo l'emigrazione del danaro italiano, permette di provvedere in patria ai numerosi rifornimenti. L'industria aviatoria nazionale è ancora bambina e si dibatte ancora fra mille difficoltà di ogni ordine, ma tende ad affermarsi solidamente, ed il Battaglione nulla trascurerà perché ciò avvenga al più presto.

Rimasta alquanto arretrata in questa via, l'Italia, che possiede fresca tutta l'agile genialità latina ed una mano d'opera senza rivali, guadagnerà certamente il tempo perduto portandosi alla testa.

Il migliore incoraggiamento che possa venire fornito

alla nascente industria affinché essa realmente progredisca è quello di darle i mezzi di progredire fornendole, oltre ad un lavoro equamente remunerato, quelle facilitazioni di studio e di esperienza che fin'ora le mancarono e tutt'ora le mancano.

Il Battaglione possiede grandi mezzi, numerosi campi e numerosi apparecchi, ottimi piloti, buoni tecnici, e tutto questo metterà a disposizione degli studiosi della nuova scienza mantenendosi in stretta relazione col movimento scientifico estero e non trascurando nulla di quanto del mondo aviatorio può sorgere di nuovo, costituendosi così centro dell'aviazione in Italia, centro dal quale verrà irradiandosi in tutti i sensi l'attività diretta alla completa e sicura conquista dell'aria.

#### **ORGANIZZAZIONE DEL BATTAGLIONE**

Tale essendo il programma generale dell'aviazione militare, il Battaglione verrebbe ad essere così costituito:

Comando  
25 squadriglie  
4 campi scuola  
1 campo sperimentale.

Il Comando a sua volta comprende:

Ufficio Comando  
Ufficio Istruzione e Manovra  
Ufficio Tecnico  
Ufficio Materiale  
Ufficio Mobilitazione  
Ufficio Amministrazione  
Ufficio Matricola  
Ufficio Magazzino

Col mezzo di tali Uffici il Comandante del Battaglione provvede a tutte le necessità del Battaglione impartendo ordini e direttive.

L'Ufficio Comando tratta delle pratiche ordinarie di servizio e di quelle direttamente svolte dal Comandante del Battaglione.

Dall'Ufficio Istruzione e Manovra dipendono, per quanto riguarda l'andamento tecnico aviatorio e disciplina, i campi scuola e le squadriglie. Allo scopo di decentrare le funzioni occorrerà che i campi scuola e le squadriglie vengano riuniti in gruppi, e più precisamente:

*Gruppo scuole* - campi-scuola Aviano, Pordenone, Malpensa, Centro.

*1° Gruppo Squadriglie* - squadriglie Cuneo, Torino, Milano, Alessandria.

*2° Gruppo squadriglie* - squadriglie Aviano, Tre-

viso, Padova, Udine, Verona, Bologna, Ferrara, Vicenza.

*3° Gruppo squadriglie* - squadriglie Roma, Sicilia, Libia, Eritrea, Somalia.

Ognuno di questi gruppi dipenderà da un Capo Gruppo, il quale risiederà in uno dei campi di squadriglia o scuola e funzionerà come intermediario fra le squadriglie od i campi scuola ed il Capo Ufficio Istruzione e Manovra

Le squadriglie funzioneranno amministrativamente come compagnie staccate, e ciascuna dovrà avere presso di sé tutto il materiale di mobilitazione in modo che all'atto della medesima la squadriglia possa partire completamente equipaggiata senza dover nulla richiedere

Dall'Ufficio Istruzioni e Manovra dipendono anche le due compagnie alla sede, destinate a fornire una prima istruzione alle reclute ed i servizi alla sede. All'Ufficio Tecnico competono tutte le questioni tecniche che possono interessare il Battaglione, da esso ufficio dipendono il campo sperimentale, le scuole teoriche, le officine ecc.

L'Ufficio Materiale provvede al governo di tutto il materiale del Battaglione. Gli uffici Mobilitazione, Amministrazione, Matricola e Magazzino hanno funzioni analoghe a quelle che hanno negli altri corpi nell'Esercito.

#### **ORGANICO DEL BATTAGLIONE**

Gli Ufficiali aviatori, poiché il loro servizio non può eccedere i 4 anni, verranno semplicemente comandati al Battaglione. Effettivo invece dovrà essere tutto quel personale che risulta necessario ad inquadrare nel Battaglione gli Ufficiali Aviatori. Una proposta di organico completa, non potrà essere compilata prima che non si sia stabilita una prima organizzazione stabile del Battaglione.

#### **STATO ATTUALE**

Nel momento presente il Battaglione sta organizzando 12 squadriglie e più precisamente 8 di Corpo d'Armata e 4 di posizione. Tale organizzazione, per la quale possiede i fondi necessari, si spera sarà compiuta nel prossimo mese di aprile.

Si propone che queste 12 squadriglie siano così distribuite:

- 1 squadriglia - Cuneo
- 2 squadriglie - Torino
- 2 squadriglie - Milano
- 1 squadriglia - Treviso
- 1 squadriglia - Padova
- 1 squadriglia - Roma

*8 squadriglie di Corpo d'Armata*

- 1 squadriglia - Roma
- 1 squadriglia - Bologna
- 1 squadriglia - Verona
- 1 squadriglia - Ferrara

*4 squadriglie di posizione*

e vengano formati i seguenti gruppi:

*Gruppo campi-scuola.*

*1° Gruppo Squadriglie* - Cuneo, Torino, Milano

*2° Gruppo Squadriglie* - Treviso, Padova, Bologna, Ferrara, Verona.

Per le squadriglie della Libia provvisoriamente si provvederà coi mezzi esistenti ed a seconda dei bisogni, e ciò fino allo stabile assetto della Colonia. Si aggiunge infine che per concretare l'organizzazione completa qui proposta su 25 squadriglie occorrerebbe un fondo di primo impianto calcolato, grossolanamente, a 5 milioni, e che tale completa organizzazione potrebbe venire effettuata integralmente per la primavera del 1914.

## **CAPITOLO NONO**

### **Articoli, relazioni e circolari 1913**





9/1.

**Prolusione al Corso preparatorio di Aviazione, 29 gennaio 1913.**

*Prolusione al Corso preparatorio di Aviazione, tenuta dal Maggiore G. Douhet nell'Aula Magna del R. Politecnico di Torino il 29 gennaio 1913, Torino, Tipografia Battaglione Aviatori, 1913, pp. 7.*

*Pubblicata con lo stesso titolo in "La navigazione aerea", 1913, n. 2, pp. 40-44. Ripubblicata in Le profezie di Cassandra, cit., pp. 88-101.*

(N.d.C.)

Ringrazio vivamente S.E. l'onorevole Boselli, presidente di questo Regio Politecnico, che volle, con tanta signorile cortesia, concedere sì larga ospitalità al Battaglione Aviatori, nell'Istituto da lui così egregiamente diretto, e che volle rendere onore al Battaglione invitando gli allievi del politecnico ad assistere alle lezioni che verranno tenute durante il corso preparatorio di aviazione per i nuovi ufficiali ammessi al Battaglione.

Lo ringrazio inoltre per aver voluto, colla sua presenza, dare solennità a questa riunione di apertura del corso preparatorio e, colla sua elevata parola, aprire il nobile arringo.

Rivolgo ancora un caldo ringraziamento all'illustrissimo professore Panetti, noto cultore della scienza aereodinamica, per il valido concorso che Egli apporterà allo svolgimento del corso preparatorio, e ringrazio infine tutte le Autorità militari e civili e tutte quelle persone che vollero oggi colla loro presenza, qui dimostrare l'interessamento di

tutti verso l'aviazione, ultimo, affascinante, portato della civiltà.

A me è toccato l'onore di aprire questo corso con una prolusione inaugurale, onore che mai mi si è presentato così alto dinnanzi alla mente come ora che mi trovo in presenza di una così eletta raccolta di ascoltatori, mai così alto, ma neppure mai così grave. Ma questo onore è anche un dovere, dovere che io cercherò di assolvere nel modo migliore, sorretto dalla bellezza dell'argomento e fidente nella benevolenza di chi mi ascolta.

Mai, forse, come oggi, questa aula sacra alla scienza risuonò di sì grande tintinnio di sciabole, né vide sì grande varietà di uniformi. Da ogni parte di Italia nostra, dalla più antica e dalla più nuova colonia, qui convennero giovani soldati di ogni arma, anelanti al nuovo cimento, impazienti di spingere lo sguardo verso la purezza del cielo, oltre il turbinante vortice dell'elica dalla curvatura divina; altri, che pur negli occhi conservano il ricordo delle ampie distese evanescenti fra la tenue nebbia mattutina; altri che seppero i voli sul deserto misterioso, vivo di insidie, senza pietà pei caduti, soli nella immensa solitudine dell'aria; soli nel terribile silenzio dell'altezza, non turbato dal ritmico pulsare del molteplice cuore della macchina esatta.

Tutte queste energie che vinsero, e che intendono vincere, l'elemento più tenue e la forza più immanente, qui raccolte, si indugiano, si acquetano e in sé stesse si avvincono, per ascoltare, attente, la

calma e serena parola della scienza che arma l'intelligenza dell'uomo per le lotte più fiere, per le vittorie più grandi.

Mai, come oggi, Marte e Minerva andarono congiunte alla difesa della Patria; mai, come oggi, l'uomo di guerra fu costretto a ricercare l'arma più terribile e più nuova nel solitario, silenzioso laboratorio dello studioso sbianchito nelle veglie.

Dall'instabile composto del chimico pietoso, che sì grande potenza aduna da permettere all'uomo di forare i monti più eccelsi, al pulsante veicolo, che ne fornisce la nuova ebbrezza della più grande corsa; dalla immateriale onda misteriosa, che valica e il mare e i monti, seco recando la triste e la dolce novella, alla curva sapiente dell'ala, che distrugge ogni confine, tutto la guerra impiega per la sua triste bisogna.

Triste, ma non arida bisogna, se dà allo schiavo una patria, ad un popolo il senso della sua forza, ad una nazione il suo posto nel mondo.

Oggi la guerra non è lo scontro brutale di forze brute e selvaggie, ma lo scontro terribile di popoli armati di tutte le loro più eccelse virtù; lo scontro terribile di popoli gettanti nel campo tutta la loro fede, tutta la loro saggezza, tutta la loro sapienza, per un urto che travolge e devasta, ma dal quale il più civilmente degno si risollewa, superbo, con forze rinnovellate.

Nella famiglia operosa, sui banchi delle scuole, nell'industre vita del paese, il soldato di oggi si forma; sui libri severi e silenti, nelle aule tranquille della scienza, nella vita fra gli uomini, si formano i condottieri di oggi: pensatori e uomini di azione. È nella umana natura che, dovunque l'uomo possa incontrare l'uomo, là una lotta debba avvenire; era perciò fatale che, appena l'uomo apprese a volare, partisse armato pel volo; era fatale che, appena sorto, la guerra si impadronisse del nuovo meraviglioso strumento e lo interrogasse, ansiosa.

E così questa suprema conquista dell'intelletto umano, sogno millenario al fine avveratosi, sublime vittoria dell'ingegno contro l'inerzia della materia ed il più infido elemento, pura opera di meccanica bellezza che ne avvicina alla eterea volta del cielo e ne sublima, divenne, nelle mani dell'uomo, arma novissima per distruggere l'uomo; ed ecco le vie del cielo percorse dai magnifici uccelli meccanici dal cervello umano, ronzanti nell'impalpabile azzurro, belli come visioni di sogno, ma pronti all'esercizio della loro terribile opera ove la Patria li chiami.

Sono trascorsi appena due anni che un piccolo ma

gagliardo manipolo di uomini arditi, accesi di tutta una fede nuovissima e di una alata speranza, si riuniva, in silenzio operoso, presso una vecchia casa campestre, nel mezzo di una landa vasta e triste, ad interrogare il novo mistero delle ali di canape tratte al volo da un'anima metallica pulsante.

E, tentando e ritentando, pazienti come certosini, le sconosciute vie dell'aria, sulle macchine fragili e incerte, nella ascoltazione ansiosa del battito motore, raramente ritmico e preciso, ad un ben più grave cimento, quegli uomini preparavansi, fra l'indifferenza che li circondava.

Ad un tratto l'Italia balzò per un fremito novello serpeggiante per tutte le vene della sua maschia stirpe, si sollevarono tutte le fronti da lungo tempo chine, più concitati pulsarono i cuori e i polsi; in tutti si infuse una forza novella che neppure conosceva sé stessa: Guerra!

Quel grido, risuonante per la bella contrada, tale una squillante fanfara, giunse come una diana al piccolo manipolo intento, ed in quello risvegliò un'ansia più forte e più virile. Nell'urgenza tacque ogni dubbio e svanì ogni esistenza; raccolte le ali, partirono verso l'ignoto gli avventurosi ricercatori delle vie dell'aria.

..... Passano l'ali  
ripiegate dell'uomo, i grandi ordegni  
di Dedalo, le macchine campali

fatte di tesa canape e di legni  
lievi, che porteranno l'uomo e l'atroce  
sua folgore su i fragili sostegni.

Ricomposti sul nuovo lido d'Italia i delicati ordegni, lieve lasciando sulle sabbie inumidite dal mare nostro la traccia dell'artigiano, le nuovissime aquile umane si innalzarono sul nemico, primissime nel mondo, e lo stupirono.

Macchine incerte lottanti nel vento, guidate con mani ferme come se scolpite nel bronzo, e con cuore più fermo del bronzo. L'uomo e la macchina con un solo battito possente in un cuore solo; un solo sviluppo di nervi e di sartie di acciaio nei grandi uccelli intelligenti, spianti sull'infuocato deserto, fra le dune e i palmeti, il fuggevole nemico, l'atroce nemico di Henni e di Sciara-Sciat, sprecante le sue rare cartucce contro gli uomini alati, superbamente tesi alla lor meta, nella nuovissima fede e nel santo amore della Patria: spettacolo nuovo di virile audacia e di animo invitto!

Tutta la nuova terra italiana, lungamente sperata, fu nota ai loro occhi, arsi dal vento e dal sole, oltre il turbinante astro dell'elica, prima che italiana fosse; ed essi scoprirono e gli agguati e le insidie, insperato soccorso ai fratelli combattenti sulla terra e sul mare, ed essi arrecano i messaggi di pace ed i messaggi di morte.

Immune su la grandine che spazza  
l'oasi atroce, splendido nell'alto  
cielo un alato spia. Salute, o Piazza,

Moizo, Gavotti dal tuo lieve spalto  
chinato nel pericolo dei venti  
sul nemico che ignora il nuovo assalto!

Anche la morte or ha le sue sementi.

Ma, mentre la guerra infieriva e, man mano che il sacro vessillo dai colori della fede della speranza e della gioia si avanzava nella nuova terra, fra il luccicare delle baionette ed il tuonare dei cannoni, altri, nel fervente lavoro dei campi e degli uffici, si apprestava a più larghe imprese.

Una nuova arma è sorta: l'arma dell'aria; un nuovo campo di battaglia si è schiuso: il cielo; dovunque si presenti che un nuovo fatto si è compiuto nella storia della guerra: il principio della guerra nell'aria.

Che sarà essa? Che può arrecarci in un prossimo avvenire? Come la nuova arma verrà impiegata? Che avverrà, nell'aria, in una ventura campagna, fra popoli armati del nuovissimo strumento di morte? Difficile è prevedere.

Tutti i popoli si armano per la nuova lotta che sentono fatale, senza poter nettamente discernere quello che sarà per essere, ed una gara si eccita per chi disporrà di una più grande potenza nell'aria, simile a quella che da anni si agita per la conquista della supremazia sulla terra e sul mare.

Che avverrà quando il cielo sarà oscurato dai nubi minacciosi dei grandi uccelli nemici?

Vedremo noi combattere gli uomini volanti, nelle lor macchine possenti dai ventri di acciaio, ala contro ala, artiglio contro artiglio, fra il balenío dei lampi ed il tuonare dei colpi, mentre, sulla terra e sul mare, altri uomini ed altre armi cozzeranno nella violenza delle lotte supreme, e non più il morituro potrà volgere al cielo gli stanchi occhi velati per l'ultimo conforto di una visione senza stragi, se anche il cielo sarà coperto di stragi?

Difficile è prevedere.

La scienza procede del suo luminoso cammino con un prodigioso crescendo, si che l'uomo ritarda nel seguirla, ritarda pur anche nell'immaginarla.

Oggi la macchina da volo, pur meravigliosa, non dice quello che domani sarà. L'uomo ha fatto un primo passo per le vie dell'aria ed ancora tentenna, domani, forse, vi marcerà sicuro, superbamente deridendo l'incerto cominciamento; oggi pur tentennante è armato, quali ugne e qual rostro porterà domani nel volo, fra le aquile sui monti, fra gli albatry sul mare?

Cheché accada un dovere si precisa dinnanzi a noi, diritto come il filo di una spada, scintillante come una lama tersa: quello di prepararci alla futura lotta, quale che sia.

Alle supreme lotte del domani noi dobbiamo presentarci armati di tutto punto, simili ai leggendari cavalieri coperti di ferro, dalla punta del piede al sommo della cervice. Ma il ferro dovrà essere nel nostro interno: nell'animo e nel cuore, nel carattere e nel volere.

Nella quiete della pace ritrovata un nuovo costante, assiduo, diuturno lavoro ricomincia, senza strepito ma fervido, senza attesa ma vigile.

L'arma nuova si affina e si adatta, si svolge e si completa, nella calma serena delle scuole e degli uffici, nel gaio lavoro dei campi e delle officine, fra le carte irte di aride cifre e di complessi disegni, nei voli arditi fra le nubi arrossate dal sole cadente. Una forza novella si aduna nell'amore e nel silenzio, un nuovo vitale organismo si genera che, nell'armonico aggruppamento delle sue forze, la sua forza risalda e ritempra, pronta sempre a balzare ai confini d'Italia come stormo di aquile seco recanti l'aquila sabauda, equa ma terribile nella gran forza del suo diritto.

A noi la Patria ha dato un sacro compito d'onore, pieno di tutta la poesia dello spazio, pieno di tutto l'incanto del nostro cielo azzurro, compito d'onore che adempiremo, o giovani ufficiali, con tutte le nostre forze e con tutto il nostro amore.

Voi, che qui veniste d'ogni parte d'Italia, attratti dalla nuova voluttà del volo, ricordate: per voi il volo non deve essere che un semplice mezzo per compiere un'azione di guerra. Ricordate, e mai vi tenti la inutile audacia e la sciocca baldanza; mai il volo per il volo; sempre, costantemente il volo per l'azione, l'azione per la guerra.

Sia la vostra mente puntata allo scopo come mira al segno, mai distratta e mai distolta; soli nell'aria, fra il cielo che slontana e la terra che svapora, soli sarete, senza plauso di turbe e senza gridio di folle,



soli sarete col vostro inflessibile dovere di soldati, e, nella solitudine immota, tempererete l'animo per le prove più rudi.

Prima di disperdervi per i campi di volo e di misurarvi colle macchine dell'aria, voi, qui, imparerete a conoscerle e ad apprezzarne la bellezza ed il ritmo.

La macchina da volo non è materia inerte; il lino e l'acciaio, il frassino ed il bronzo, dall'ingegno e dall'arte commisti in forma lieve e possente, sono al cunché di vivo che palpita, che sente, e deve divenire come un prolungamento delle vostre membra, obbediente al minimo impulso della vostra volontà e dei vostri nervi. L'atmosfera è viva come una creatura infinitamente tenue e mutevole, in movimento continuo, impalpabile come una cosa irreale, resistente come un muro, incostante e fuggibile, misteriosa ed infida.

Qui vi sarà detto delle leggi misteriose che reggono i movimenti dei corpi gravi nel sottile elemento, delle forze potenti che si sviluppano nei moti veloci, della divina elica più meravigliosa dell'ala, dell'ala dalla curvatura sapiente che penetra e che sostiene, della stabilità e dell'equilibrio nel fluido più instabile e più tenue; qui vi sarà detto delle forme più variate che assume la macchina più pesante dell'aria, che pur nell'aria si sostiene per virtù di contrasti, della struttura sua sì delicata e sì forte, della mirabile connessione del suo scheletro coi suoi muscoli e coi suoi nervi; qui vi sarà detto della sua anima pulsante, meraviglioso trasformatore di una energia latente in una energia vibrante, e qui imparerete a riconoscere l'armonia del ritmico pulsare dei molteplici cuori della lucente raggiera; qui vi sarà detto, da chi molto l'usò e nei cieli di Italia e nei cieli di Libia, dell'arte del volo sullo splendido ordigno volante coll'ali aperte e ferme; qui altri vi dirà dell'atmosfera che ne circonda, delle leggi dei suoi movimenti più regolari e dei suoi perturbamenti più strani; altri, in fine, vi dirà del come voi, dall'alto, vedreste muovere gli eserciti in guerra.

Frenate il vostro desio dell'altezza, e qui costringete l'animo vostro nella ascoltazione intensa. E nelle officine e sotto le ampie tettoie nei campi, fra le ali distese, le eliche immote e le svelte fusoliere sonnacchianti, indugiate nel lavoro manuale che rinfranca il lavoro della mente. Così, quando monterete sulla agile forma connessa di metalli, di legni e di tele, voi la sentirete vibrare con voi come una intima cosa vostra.

Ricordate: il vostro giuoco è severo. È giuoco colla

morte che ad ogni varco vi spia e di attende.

"Ogni viltà convien che quì sia morta"

diremo col Poeta nel senso ampio ch'Egli volle dare al suo verso; se a tal giuoco voi vi presenterete armati di tutta la vostra forza, di tutto il vostro senno, di tutta la vostra calma serena, voi vincerete facilmente la triste maliarda.

Oggi la bella macchina non è più incerta, non è più infida, oggi sarà la vostra compagna non la vostra nemica. E sarà la compagna più fida se voi saprete conoscerne l'intima natura, se voi le darete le vostre cure ed il vostro amore come ad una sensitiva fanciulla rifuggente dal tocco brutale.

All'audacia più virile dovete unire la più virile prudenza: folle chi si arrischia sulla macchina non a punto perfetta.

Bello e grave vi si affaccia il nuovo dovere di soldati dell'aria, e la Patria attende, con cuore ansioso di tenera madre e di fiera guerriera, le novissime falangi volanti a strenua difesa del bel cielo d'Italia, pronte a gettarsi, quali folgori rovinose, ovunque il barbaro ne minacci.

Bello e grave vi si affaccia il nuovo dovere di soldati dell'aria e voi dovete andare orgogliosi e fieri di essere stati scelti, fra molti, come compagni di lavoro a colleghi valorosi che, primi nel mondo, superbamente solcarono l'aria sulla insidia delle armi nemiche.

Questa fierezza e questo orgoglio debbono, nel vostro intimo, trasformarsi in un profondo sentimento di riconoscenza che valga a sospingervi, con tutte le forze, sulla diritta via del dovere, poiché è vostro imprescindibile dovere dimostrarvi degni dell'onore che vi è stato fatto qui chiamandovi.

Ricordate: Noi, qui, tutto vi domanderemo: la suprema audacia e la somma prudenza, il fine intelletto e la vasta coltura, ogni attimo della vita e ogni pensiero della mente, e tutto voi dovrete dare, tutto di voi, coll'animo sereno e la letizia in cuore.

L'arma nostra, così giovane e così bella, ha bisogno di essere amata per sé stessa con tutta la foga dei vostri cuori giovanili, con tutta la fede delle vostre anime piene di fresco entusiasmo, come una superna creatura ideale, per sé stessa, senza speranza di compensi.

Dinanzi a voi si apre una lunga via coperta più di spine che di rose; lungo è il cammino che dovete percorrere per raggiungere la meta ambita: l'aquila dalla corona reale non si posa che sul braccio degli

uomini forti, ed io spero e auguro che essa, fra breve, saldamente si aggrappi sul braccio di voi tutti.

Qui, insieme a voi, soldati, altri ascolteranno la serena parola della scienza, altri, giovani che dedicheranno la lor vita alle tranquille opere della pace, soldati come voi, quando la patria li chiami. È questo un esempio di quella intima unione del paese e della sua forza armata, l'uno nell'altra fidente e sicuro, che forma il più armonico fascio di energie su cui poggi la saldezza dell'Italia presente, il divenire dell'Italia futura.

Noi bene lo sappiamo, e lo constatammo con gioia nell'ora trascorsa in cui tutt'una fu l'Italia nostra, che in ogni cuore italiano, sotto il saio rude del lavoratore della terra e della officina, sotto la severa assisa del pensatore e del poeta, sotto la più brillante divisa del soldato, nei petti delle nostre donne e delle nostre fanciulle, è un solo cuore ed un palpito solo: Italia!

Nel sentimento orgoglioso della nostra forza e della nostra unione noi dobbiamo però trovare anche il coraggio di riconoscere i nostri errori e le nostre colpe.

Questa nostra Italia, che pur die' vita al nuovo Dedalo, creatore di immagini e di macchine, nell'onda irruente del progresso, si lasciò travolgere, e, conviene virilmente riconoscerlo, ultima si presentò nell'agone sconfinato del cielo.

Né valse il sottile genio latino, né l'industre mano degli artefici suoi, né l'indomabile costanza dei volatori; mancolle l'accordo nello sforzo, l'armonia nel lavoro, la leva potente del denaro che ogni ostacolo sorpassa o schianta.

Lo straniero, più ricco di noi, ci sorprese nel nuovo lavoro, pur così adatto al nostro versatile genio, e noi dovemmo soffrire l'immenso dolore di vedere l'aria nostra, sì pura, solcata da macchine dai barbari nomi, nate sotto cieli più freddi.

Immenso dolore che noi, soldati, più di ogni altro sentimmo; noi che avremmo voluto, sopra ogni cosa, che italiane fossero le ali d'Italia, in alto librantesi alla difesa e alla grandezza d'Italia.

Ma l'urgenza della guerra si impose, e la sicurezza dei nostri, e noi fummo costretti, coll'animo dolente, a ricercare fuori confine i mezzi non ancora prodotti entro i confini.

Ma, se cedemmo, piegati da una necessità ineluttabile di cose, si formò, prepotente, nell'animo nostro, una volontà superba: quella di renderci, ad ogni costo, indipendenti dalla straniera servitù.

Lottammo, divincolandoci fra mille difficoltà di

ogni natura, ed oggi un primo risultato è raggiunto: Le ali d'Italia sono in Italia costrutte, il sudato denaro d'Italia più non emigra.

Ma non siamo soddisfatti, chè una macchia resta: i nostri ordegni volanti, pur in Italia costrutti, portano ancora, a nostro disdoro, nomi stranieri.

È tempo che tale vergogna cessi. La patria nostra che ha tanta dovizia d'ingegno e di virtù non abbisogna che si importino tali merci d'oltre confine. La fertile terra che da Leonardo a Marconi, produsse una lussureggiante fioritura di uomini di genio, non è esausta, e deve produrre i geniali novatori della nuova macchina dell'aria. L'industre nostro lavoratore, che dovunque meraviglia nel lavoro preciso ed esatto, deve lietamente por mano alla delicata fattura del fragile vincitore dell'aria. In alto i cuori ed al lavoro tenace colla fede in noi: è necessario vincere e vinceremo.

Se fallimmo per mancanza di accordo, raccogliamoci strettamente in un fascio di forze concordi, arditamente puntato verso la meta che non può, e non deve, sfuggire.

Se, scettici, ci lasciammo sopravanzare, guadagnammo, col più intenso fervore il tempo perduto, e ci siano di sprone le sconfitte patite. Tale compito, alto, di liberazione da un giogo intellettuale, noi ci imponiamo, oggi, colla certezza del trionfo, fidenti nell'ausilio, sicuro e potente, del paese che vibra con noi.

La nuova scienza e la nuova arte del volo debbono attrarre, col loro fascino irresistibile, i giovani studiosi delle divine leggi della natura, e questi troveranno, presso il nuovo battaglione, ogni mezzo ed ogni conforto di studio. Noi possediamo apparecchi di volo d'ogni natura e, per dovere, ci manteniamo a giorno di tutte le novità sorgenti, campi di volo ampi e capaci, piloti pieni di ogni ardimento, tecnici versati nelle nuove discipline, ed è nostro intendimento di creare laboratori dove l'esperimento sorregga e confermi l'induzione del puro raziocinio; tutto noi metteremo a disposizione di coloro che a noi verranno nell'intendimento di strappare gli ultimi veli all'affascinante enigma del volo umano.

E ben vengano a noi coloro che dal loro genio trarranno la bella macchina italiana, schiva d'ogni plagio servile, purissima opera del genio latino, invito per le terre, alato palladio dell'Italia rinnovellata; noi la aspettiamo fidenti come un'attesa fidanzata lontana.

Ma non basta. La conquista dell'aria non deve ridursi a pura conquista armata, non tutti i grandi

uccelli meccanici debbono essere uccelli da preda. Senza limiti è lo spazio, ed a seguito del conquistatore armato deve andare l'ardito pioniere, seco recante la feconda opera della civiltà.

Se la macchina alata ha aperto un nuovo campo alla guerra, qual campo, immensamente più vasto, immensamente più fecondo, non ha aperto alla pace? Quali meravigliose sorprese ne prepara l'avvenire? Ed ogni giorno è un rapido passo verso l'avvenire.

Se il nostro dovere di soldati ci impone di trovarci pronti alle lotte future, il nostro dovere di cittadini d'una nazione civile ci impone di trovarci pronti alle sorprese della civiltà futura, anzi, ci impone di prepararla questa civiltà, noi sempre di civiltà maestri.

Chi dice: questo non sarà, erra. Il saggio non nega mai, studia ed attende. Papin non poteva prevedere il viluppo di linee di ferro che avvolge la terra, né Pacinotti il filo che dalla cascata alpina a noi porge la luce, né Righi l'onda che parla fra i continenti, né Lilienthal il volo a traverso l'alpe nevosa. Fra venti, fra dieci anni, noi troveremo risibile il velivolo d'oggi, come oggi troviamo risibili i primi bicikli di legno e la locomotiva a stamperie.

A questo progresso fatale, e che mai, come nel tempo presente, precipitò il suo andare, noi dobbiamo concorrere colle nostre forze vivaci, senza esitare, che già troppo tardammo. Vasto e bello è il campo aperto a tutti, urge per tutti il lavoro, ognuno si ponga con fede al suo e con fede nell'altrui.

In questa forte città, dove l'aria vivace, scendente dai monti che ne fanno scudo e corona, frema ancora dei palpiti possenti di coloro cui l'Italia fu sogno e meta, in questa industriale città, che con tanta signorile larghezza ci ospita, noi vorremmo costituire, non solo il centro dell'aviazione armata, ma coll'ausilio di tutte le buone volontà e in special modo coll'aiuto largo di questo reale istituto che dispone di sì mirabile somma di energie intellettuali, anche il centro della aviazione italiana, al quale potessero accorrere, d'ogni parte, gli studiosi della nuova scienza, e dal quale si irradiasse per l'Italia tutta, il brivido inebriante del volo. A questo scopo, vasto e complesso, noi lavoriamo con tutta la nostra fede e con molta speranza di riuscita. Da giorni, presso il battaglione, si è iniziata una scuola di motori di aviazione per operai borghesi, scuola

alla quale circa ottanta provetti operai, sacrificando un'ora del serale riposo, accorrono volenterosi e lieti di apprendere a conoscere il nuovo motore trainante i veicoli dell'aria.

E questo corso preparatorio, che oggi si inaugura, per i nuovi ufficiali del battaglione, aviatori futuri, e per gli studenti di questo politecnico, tecnici futuri, fra sì illustre raccolta di genti, è un altro passo sulla lunga via che ci resta da percorrere, ma che percorreremo con letizia, nell'intimo convincimento di fare cosa utile e sana.

Dall'alto dei cieli, violati dall'ingegno e dall'ardimento umano, i puri spiriti dei nostri martiri, ci additano il dovere nostro, rude ma luminoso come un'alba fra i monti, essi che, per quest'opera di civile progresso, diedero tutto il loro caldo sangue giovanile.

In questo momento, quasi sacro, in cui in tutti i nostri petti batte più concitato il cuore nella speranza di un più lieto e più concorde avvenire e sorge fiammeggiante la visione bella di una aviazione veramente italiana, vadano i nostri pensieri reverenti alla memoria dei giovani martiri; vadano i nostri reverenti e fervidi omaggi alle loro martiri madri che alla novissima arte, più del loro sangue diedero i figli loro.

E perché in tutti permanga, svanito l'eco delle vane parole, un ricordo nel cuore e un assillo nell'animo, due di queste madri italiane, dal cuore infranto ma colla fede intatta, mirabili esempi di amore e di virtù, io voglio qui ricordare in reverenza ed in onore di tutte le madri d'Italia.

L'una, madre di Enrico Cammarota, splendido ingegno promettitore di ogni speranza, primissimo fra i primi tentatori dell'aria, unico figlio ed unico affetto, caduto nel nostro primo campo di volo, che volle, mirabile onoranza al martire sangue del suo sangue, fondare borse di studio per la nuova scienza dell'aria.

L'altra, madre di Giovanni Regazzoni, soldato giovanissimo, provato al fuoco delle battaglie sulla nuova terra di Libia, unico figlio e unica speranza, che piangendo tutte le lagrime del cuore sulla salma adorata, innalzava al cielo questa preghiera sublime: Accogliete, mio Dio, in olocausto tutto il mio dolore, perché altre madri non provino mai più il mio dolore!

Voglia, il Dio delle madri, accogliere la santa offerta!



9/2.

### Notiziario bimestrale. Ordine del giorno, 6 marzo 1913.

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Ordine del giorno ai comandi dipendenti, ciclostilato, protocollo n. 45, datato 6 marzo 1913, oggetto (aggiunto a mano): "Notiziario bimestrale", firmato "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, Giulio Douhet". Del "Notiziario" del Battaglione aviatori, di cui Douhet parla in questa circolare e in quella successiva del 12 gennaio 1914, sono conservati soltanto due numeri, il 1° di gennaio-febbraio 1913 e il 5° di settembre-ottobre 1913 (Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Esercito, 1a guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f.4-1913).*

(N.d.C.)

Insieme al presente Ordine Permanente viene distribuito agli uffici e distaccamenti dipendenti e secondo l'elenco di distribuzione qui in calce, un fascicoletto intitolato Notiziario (Bollettino n. 1, Gennaio-Febrero 1913).

Tale bollettino ha carattere riservato ed il suo scopo è chiaramente espresso nella premessa a pag. 3 del bollettino stesso.

È nell'intendimento di questo Comando che tale bollettino bimensile venga ad assumere un'effettiva consistenza e perciò si invitano tutti i signori Ufficiali ed ingegneri del battaglione a collaborare. Per ragioni pratiche di stampa dovendo uscire i

bollettini nei primi giorni dei mesi di marzo, maggio, luglio, settembre, novembre e gennaio è necessario che la materia dei vari bollettini sia pronta un mese prima e cioè nei primi giorni di febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre.

La raccolta delle materie del bollettino è affidata al Cap. Gilbert de Winkels, il quale ne curerà anche la stampa e la distribuzione.

Perciò prescrivo:

1° - Gli ufficiali e gli ingegneri che desiderano collaborare nel bollettino faranno pervenire i loro lavori a questo Comando (Ufficio Bollettino) in tempo utile.

2° - Le notizie riguardanti l'aviazione militare in Italia ed all'estero verranno raccolte dal Comando del Gruppo Manovra; quelle di ordine tecnico, dall'ufficio tecnico.

Al primo mese di *febbraio, aprile, giugno, agosto e dicembre*, il Comando del Gruppo di Manovra ed il Capo dell'ufficio tecnico, faranno tenere le materie raccolte al Capitano Gilbert che per gli ordini dello scrivente procederà alla compilazione del bollettino.

Informo che il bollettino sarà trasmesso ai Comandi di corpo d'armata e di divisione e ad altri Comandi allo scopo di far conoscere l'aviazione militare e confido che tutti vorranno portare il loro concorso perché essa venga ad essere conosciuto sotto una luce favorevole.

9/3.

### Costituzione dei Comandi di Gruppo di squadriglie. Circolare, 28 marzo 1913.

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare riservata, ciclostilata, protocollo n. 395/R, datata Torino, 28 marzo 1913, oggetto: "Costituzione dei Comandi di Gruppo di squadriglie", firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

Le 12 squadriglie di prossima formazione verranno divise in tre gruppi nel modo seguente:

|              |                                   |
|--------------|-----------------------------------|
| Primo Gruppo | 1 squadr. Blériot 80 HP-Mirafiori |
| Territoriale | 1 squadr. Bristol 80 HP-Venaria   |
| occidentale  | Reale                             |

|  |
|--|
| 1 squadr. Blériot 80 HP-Cuneo              |
| 2 squadr. M. Farman - S. Maurizio (Centro) |

|                |   |
|----------------|---|
| Secondo Gruppo | 1 squadr. Nieuport 80 HP-Milano (Taliedo) |
| Territoriale   | 1 squadr. Nieuport 80 HP-Busto Arsizio    |
| orientale      | 1 squadr. Nieuport 80 HP-Padova           |
|                | 1 squadr. Nieuport 80 HP-Bologna          |
|                | 1 squadr. M. Farman 80 HP-Verona          |

|              |                              |
|--------------|------------------------------|
| Terzo Gruppo | 1 squadr. Bristol 80 HP-Roma |
|              | 1 squadr. M. Farman - Roma   |



Dal 1° aprile prossimo venturo cominceranno a funzionare i comandi del 1° e del 2° gruppo; titolari di questi comandi saranno per disposizione ministeriale rispettivamente i capitani Novellis e Marengo. Per il 3° gruppo non si costituisce per ora il comando di gruppo, funzionerà come tale il più anziano dei comandanti delle due squadriglie.

Le squadriglie corrisponderanno direttamente coi comandi di gruppo e questi col Comando del battaglione (Reparto Manovra).

È intendimento di questo Comando di lasciare ad ogni comando dipendente le più ampie libertà d'azione nei limiti delle sue attribuzioni, conseguentemente questo Comando esigerà che ogni comando dipendente assuma piena e completa le responsabilità che gli compete. Le squadriglie distaccate in Libia dipenderanno direttamente da questo Comando (Reparto Manovra) per tutto quanto non dipende dai comandi di truppa ai quali sono assegnati. Durante l'attuale periodo transitorio di costituzione delle squadriglie i comandi di gruppo risiederanno ambedue a Torino e dovranno curarsi di tutto quanto si riferisce alle squadriglie del proprio gruppo.

A suo tempo il Comando Territoriale del Gruppo orientale verrà trasferito a Milano (Taliedo).

I signori comandanti di gruppo (scuole e squadriglie) proporranno ciascuno un ufficiale subalterno da nominarsi aiutante maggiore. Detto ufficiale dovrà essere pilota militare.

Verranno emanate le norme regolanti l'azione dei vari comandi, ma in generale può ritenersi questo: 1° - I comandi di scuola e di squadriglie funzioneranno come comandi di compagnie distaccate; 2° - I comandi di gruppo scuola e squadriglie funzioneranno come comandi di battaglioni distaccati.

Colla formazione delle squadriglie l'aviazione militare viene ad assumere il vero carattere di un'arma.

Per cause a tutti note è un'arma composta tutta di elementi giovani e destinata ad ingrandirsi rapidamente; faccio quindi appello alla buona volontà ed abnegazione di tutti perché ognuno nel suo ambito faccia più di quanto è suo stretto dovere di fare, per dimostrare chiaramente al paese che siamo degni della sua fiducia, alle armi sorelle, che meritiamo la loro considerazione ed il loro affetto.

9/4.

#### **Dati segnaletici degli apparecchi. Circolare, 29 aprile 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, Iguerre mondiale, b. 283, f. 5. Circolare a tutti i comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo poco leggibile, datata Torino, 29 aprile 1913, oggetto: "Dati segnaletici degli apparecchi", firmata "il maggiore, comandante interinale del Battaglione, G. Doubet".*

(N.d.C.)

I velivoli di squadriglia porteranno i seguenti distintivi.

Su ciascuna faccia dei timoni di direzione l'aquila araldica con scudo di Savoia a colori. Sul fianco destro della fusoliera, subito dietro al bordo posteriore dell'ala, la parola "Squadriglia" preceduta dal numero d'ordine, in cifre romane, della squadriglia alla quale il velivolo appartiene; sotto a tale indicazione, il numero (in cifre arabiche) dell'apparecchio.

Tutti tali dati saranno posti ai velivoli per cura dell'Ufficio Materiale, come da modello già approvato da questo Comando.

Tutti gli altri velivoli porteranno le seguenti caratteristiche:

Sulla faccia destra del timone di direzione in inchiestro da stampa: M (manovra) oppure E (esercizio) oppure S (scuola), (con lettera maiuscola di carattere stampatello alto 15 centimetri), seguita dalla matricola del velivolo (cifre arabiche alte 8 centimetri) come verrà ordinato di volta in volta da questo Comando o dietro proposta dei Comandi di distaccamento pei necessari eventuali passaggi da una ad altra categoria.

Nessuna variante od aggiunta può apportarsi ai distintivi dei velivoli se non approvata da questo Comando.

Sono abrogate le precedenti disposizioni in merito a tale argomento (Circolare del 7 luglio 1912).

9/5.

## **Relazione sullo stato attuale del Battaglione Aviatori, maggio 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4. (1913) Relazione dattiloscritta (probabilmente una copia della relazione originale, dati i molti errori di dattilografia), intestata "Battaglione Aviatori. Ufficio Comando", non datata né firmata. L'attribuzione a Douhet è pertanto probabile, ma non sicura; la datazione dovrebbe essere maggio-giugno 1913, come risulta dal testo.*

(N.d.C.)

### **SQUADRIGLIE**

Furono concessi dal Ministero i fondi per costituire N. 12 squadriglie in Italia e N. 2 squadriglie in Libia, ultimamente per costituire una squadriglia per parchi mobili di artiglieria d'assedio

I primi fondi furono concessi con Dispaccio del 30 Novembre 1912, quello per le squadriglie di Libia il 6 marzo 1913 ed in questi ultimi giorni quelli per la squadriglia di P.A.A.

Si intrapresero subito le molteplici operazioni per la completa organizzazione delle prime 12 squadriglie coll'intendimento di provvedersi degli apparecchi in Italia.

Era stato deciso di formare:

2 squadriglie Blériot

2 squadriglie Bristol

4 squadriglie Nieuport

4 squadriglie M. Farman

ognuna di 7 apparecchi. Degli apparecchi esistenti si faceva calcolo solo su 12 M. Farman provenienti dalla Francia e su 2 Bristol 80 provenienti dall'Inghilterra.

Occorrevano quindi:

14 Blériot 80 - che furono ordinati alla SIT

12 Bristol 80 - che furono ordinati a Caproni

28 Nieuport 80 - che furono ordinati: 9 alla Wolsit; 6 all'Asteria; 13 alla Macchi

16 M. Farman 70 - che furono comandati alla SIT

Tutti questi apparecchi dovevano essere consegnati entro il 1° aprile u.s., ma per le difficoltà dell'impianto della nuova industria in Italia nessuno consegnò a tempo.

Intanto fu necessario mandare una squadriglia a Tobruk (2 Blériot 80 e 2 Blériot 50) che vennero ordinati dalla SIT

La SIT a tutt'oggi ha consegnato:

N. 16 Blériot 80 HP. (2 a Tobruk)

N. 2 Blériot 50 HP

N. 4 M. Farman

e sta consegnando in questi giorni altri 6 M. Farman. I Bristol di Caproni non corrispondendo alle condizioni contrattuali furono respinti; al posto furono ordinati 14 Blériot 80 alla SIT che dovranno essere consegnati 7 al 20 luglio 1913 e 7 al 5 settembre 1913.

Con tali apparecchi verranno fornite in modo completo 4 squadriglie Blériot 80 HP. e cioè le squadriglie di Mirafiori - Cuneo - Venaria Reale - Roma.

Per ora cogli apparecchi disponibili si impiantano quelle di Mirafiori Cuneo e Roma.

Per quanto riguarda i Nieuport la casa Asteria dimostrò subito che non era capace di rispondere ai suoi impegni e quindi i 6 che doveva costruire furono comandati alla Macchi, la quale ne deve costruire ora 19 invece di 13. Ma anche la Macchi è in ritardo poiché finora non ha consegnato che 7 apparecchi (dei quali uno fu inviato a Tripoli). Anche la Wolsit molto probabilmente non potrà rispondere ai suoi impegni.

Coi Nieuport si debbono armare le squadriglie di Busto Arsizio - Milano - Padova - Bologna. Solo nelle due prime località sono pronti gli alloggiamenti e quindi coi primi apparecchi si inizia la costituzione delle squadriglie di Busto e di Milano. Per quanto riguarda i M. Farman si dispone ora di 16 apparecchi e a giorni si disporrà di 22. Con tali apparecchi si deve però provvedere anche alla scuola di Pordenone, ma intanto si costituiscono: 2 squadriglie a S. Francesco

1 squadriglia a Roma.

La quarta squadriglia dovrebbe dislocarsi a Verona, ma finora nulla si è concluso per quel campo. Avuti i fondi per le due squadriglie per la Libia vennero ordinati gli apparecchi corrispondenti e precisamente:

7 Blériot 80 HP. alla SIT

7 H. Farman 80 HP. alla Savoia

più l'H. Farman 80 HP per incominciare ad addestrare i piloti su tale apparecchio.

Questo H. Farman si è presentato egregiamente come qualità di volo e si presenta benissimo come qualità militari = perfetta visibilità, volume ridotto, rapidità di montaggio e smontaggio, buona velocità (100 km. circa), rapida ascensione, permette di installare una mitragliatrice a bordo. Esso sostituirà col tempo il M. Farman per poco che l'espe-

rimento fatto in qualche squadriglia dia buoni risultati.

Avuti i fondi per la squadriglia mista di Parco d'Artiglieria d'Assedio (4 monoplane e 4 biplane) vennero ordinati:

4 Blériot 80 HP. alla SIT

4 H. Farman 80 HP. alla Savoia.

Ma poiché è bene avere qualche apparecchio di riserva e per le scuole furono ordinati ancora

3 Blériot 80 HP. alla SIT

3 H. Farman 80 HP. alla Savoia.

In complesso furono ordinati tutti gli apparecchi da guerra necessari alle 15 squadriglie e cioè:

11 Blériot 80 HP. (squadriglie Mirafiori, Cuneo, Venaria, Roma, Tripoli, Tobruk, P.A.A.)

28 Nieuport 80 HP. (squadriglie Milano, Busto, Padova, Bologna)

16 M. Farman 70 HP. (squadriglie S. Francesco (2) Verona, Roma) (12 esistevano già)

11 H. Farman 80 HP. (squadriglie Bengasi, P.A.A.)

3 Blériot 80 HP. in più

4 H. Farman 80 HP. in più.

103 apparecchi

Di questi 103 apparecchi si sono finora avuti:

16 Blériot 80 HP.

7 Nieuport 80 HP.

10 M. Farman 70 HP.

1 H. Farman 80 HP.

34 apparecchi

Gli altri tutti, verranno forniti solamente entro ottobre-novembre prossimo.

In tal modo le 15 squadriglie saranno completamente formate ad eccezione delle squadriglie di M. Farman per le quali occorre impiegare qualche apparecchio per le scuole. Perciò è stata fatta domanda di un assegno per quattro apparecchi nuovi.

Venne pure fatta domanda di assegno per una squadriglia Caproni (per Milano) se questi assegni saranno dati anche questa 16ª squadriglia sarà pronta nel corrente anno.

## **MOTORI**

Sul principio di quest'anno si è avuta una crisi nei motori Gnome 80 HP che riusciva difficile provvedere, ed una nei Renault 70 HP (per sciopero). Questo fatto concorse a ritardare la consegna degli apparecchi.

Ma attualmente la crisi è risolta ed il battaglione

possiede oltre a tutti i motori di ricambio necessari alle squadriglie (due per squadriglia) un'abbondante scorta di motori di riserva per le scuole.

La causa maggiore del ritardo verificatosi nell'armamento delle squadriglie va ricercata nell'aver voluto provvedersi esclusivamente dall'industria italiana che non esisteva alla fine dell'anno decorso.

Il danno portato da questo ritardo è largamente compensato dal fatto che l'industria aviatoria è andata formandosi in Italia ed oggi siamo completamente indipendenti dall'estero, anche per i motori poiché fra poco sarà in perfetto funzionamento la fabbrica Gnome dell'ingegnere Maffei in Torino. Né il ritardo ha avuto quasi conseguenze, poiché per le difficoltà e la lunga durata delle pratiche inerenti sono in ritardo gli alloggiamenti delle squadriglie.

Questi alloggiamenti sono pronti a:

Mirafiori

Cuneo

Venaria Reale

S. Francesco (per 2 squadriglie)

Busto Arsizio (per 6 squadriglie)

Al primo luglio si occuperà Taliedo (Milano) con 1 squadriglia.

A Roma si impiantano due squadriglie con hangars di tela non potendo ancora iniziare i lavori per gli hangars fissi.

A Padova si stanno costruendo gli hangars fissi (saranno pronti fine mese) per una squadriglia.

A Bologna non si potranno costruire hangars fissi per una squadriglia che fra qualche tempo non essendosi ancora perfezionati gli accordi con quel Comune.

A Verona ancora nulla di positivo si è potuto concludere e forse sarà necessario abbandonare tale località.

Questo per le prime 12 squadriglie.

Per le due della Libia si attendono disposizioni per iniziare i lavori, a questo proposito sarebbe bene che questo Comando venisse autorizzato a prendere direttamente gli accordi col Corpo di Occupazione.

Per la squadriglia di Parco d'Artiglieria d'Assedio sono stati fatti gli studi e si potranno presto iniziare i lavori.

Per la eventuale 16ª squadriglia (Caproni-Milano) si sono già fatti gli studi per l'adattamento a Taliedo.

Tutto però potrà essere portato a compimento nel corrente anno.

#### ALTRI MATERIALI DI SQUADRIGLIA PARTI DI RICAMBIO MOTORI E APPARECCHI

Tutte le serie di parti di ricambio sono state ordinate, in parte sono state consegnate, il resto sarà consegnato contemporaneamente agli apparecchi.

#### MEZZI AUTOMOBILI DI TRASPORTO

Delle 15 squadriglie, 4 sono di posizione e 11 mobili, solo queste ultime sono provviste di mezzi di trasporto.

Il Battaglione possiede già tre camions officina e ne ha ordinati altri 10 (questi ultimi tarderanno causa lo sciopero automobilistico).

Avrà quindi due camions officina in più degli 11 occorrenti per le squadriglie, questi due in più serviranno per il primo nucleo dei parchi di Armata. Il Battaglione possiede ancora 16 chassis SPA 25-35 per costituire i trasporti di 8 squadriglie; ne occorrono altri 6 per le rimanenti tre, sono stati ordinati.

Due soli di questi camions sono carrozzati con carrozzerie sperimentali.

Dovendo studiare le carrozzerie adatte per portare parti di ricambio hangars smontabili ecc., non si potevano ordinare tutte le carrozzerie contemporaneamente, fu quindi fatto un esperimento.

Siccome le carrozzerie sperimentate, con qualche lieve modificazione rispondono, sono in lavorazione le altre che saranno pronte fra un paio di mesi.

Avendo fatto economie sugli assegni dei camions si è pensato di aggiungere alle squadriglie un camioncino 15-20 per i servizi generali. Le necessità di questo camioncino è risultata evidente dal fatto che le squadriglie dislocate in genere abbastanza lontano dagli abitati hanno spesso da eseguire trasporti di materiali e per ciò avrebbero usato i camions più potenti di mobilitazione con spreco eccessivo e deteriorando un materiale che deve essere conservato in perfetto stato d'uso. Di questi camioncini ne vennero ordinati 12.

#### BICICLETTE MOTOCICLETTE

Si stanno prendendo accordi col Battaglione Bersaglieri Ciclisti per adottare il tipo in uso; anche queste saranno presto provviste.

#### HANGARS SMONTABILI

Anche qui si sono dovuti fare esperimenti per avere un tipo di hangar molto leggero e facilmente trasportabile; il tipo è ancora in esperimento e fra poco si potrà decidere.

#### APPARECCHI TELEGRAFICI E TELEFONICI

Si stanno studiando quelli in uso al Battaglione Ciclisti.

#### APPARECCHI FOTOGRAFICI

Sono in esperimento.

#### PICCOLE OFFICINE FISSE

Sono già state costituite piccole serie di materiale per le officinette da squadriglia e si vanno destinando mano a mano che si impiantano.

In complesso per il materiale e l'alloggiamento si può affermare che verso l'autunno le squadriglie potranno essere perfettamente al completo.

#### PERSONALE PILOTI

La situazione dei piloti è oggi la seguente:

|                 | Blériot | Nieuport | Bristol | Farman |   |     |
|-----------------|---------|----------|---------|--------|---|-----|
| Piloti          | 15      | 15       | 1       | 4      | = | 35  |
| All. Piloti     | 14      | 3        | 2       | 25     | = | 44  |
| Asp. All Piloti | 28      | 6        | -       | 6      | = | 40  |
|                 | 57      | 24       | 3       | 35     | = | 119 |

La maggior parte degli allievi piloti prenderà prestissimo il brevetto di secondo grado e nell'anno in corso tutti saranno piloti (ad eccezione di uno scarto che potrà essere al massimo del 20% negli attuali Aspiranti Allievi).

Avremo perciò verso la fine d'anno

#### PILOTI MILITARI

|          |          |
|----------|----------|
| Blériot  | circa 50 |
| Nieuport | circa 20 |
| Farman   | circa 30 |

Totale circa 100

(Quelli del Bristol passano al Blériot)

Il fabbisogno, anche avessimo 16 squadriglie, sarà:

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 4 piloti per squadriglia   | 64 |
| 3 piloti per scuola        | 6  |
| Comandante Reparto Manovra | 1  |
| Comandanti di Gruppo       | 3  |
| Ufficiali addetti          | 4  |
|                            | 78 |

restano quindi 12 piloti interamente di riserva.



## PERSONALE DI TRUPPA

Occorrono circa 30 uomini per squadriglia e per 15 squadriglie 450 uomini di cui circa 180 almeno di personale specializzato (operai, chaffeurs, ecc.). Qui il Battaglione si troverà nella più grande difficoltà avendo assolutamente deficienza di personale, occorrerà che tutto il personale non specializzato sia concesso dai presidi nei quali risiedono le squadriglie.

## SCUOLE

La scuola di S. Francesco sarà presto trasformata in campo squadriglia, restano quelle di Malpensa, Pordenone ed Aviano. Esse funzionano regolarmente e dispongono dei seguenti apparecchi di vario tipo:

|              |               |
|--------------|---------------|
| Malpensa     | 41 apparecchi |
| Aviano       | 34 apparecchi |
| S. Francesco | 14 apparecchi |
| Pordenone    | 14 apparecchi |
| Totale       | 92            |

ed un grande numero di motori di ricambio, Occorreranno ancora alcuni apparecchi 50 ed 80 HP. per mettere in grado i nuovi allievi di prendere

l'ultimo brevetto. Tali apparecchi saranno provvisti in tempo.

Tutti i campi scuola sono provvisti di un camion (trasporto persone e materiale) ed una automobile (queste sono tutte in mediocre condizione).

## SEDE

Gli uffici alla sede sono ormai ordinati come personale e come locale.

Funziona una piccola officina meccanica ed una officina per riparazioni di copertoni e delle camere d'aria la quale serve anche per tutti i distaccamenti. Il magazzino generale dei materiali è completamente impiantato.

A Mirafiori il laboratorio sperimentale è quasi completato.

Alla sede si trovano:

1 camion trasporto materiale

1 camion trasporto personale (che si impiega solo quando vi è grande movimento di Ufficiali fra Torino e Mirafiori).

2 automobili (delle quali una in condizioni molto mediocri).

A Mirafiori è assegnato un camion trasporto per gli usi di quel campo.

9/6.

## Squadriglie. Direttive sull'istruzione. Circolare, 22 giugno 1913.

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare, ciclostilata, protocollo n. 741/R, datata Torino, 22 giugno 1913, oggetto: "Squadriglie. Direttive sull'istruzione", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

I piloti militari alle squadriglie debbono mantenersi esercitati e perfezionarsi in modo da poter sfruttare tutta la potenzialità del proprio apparecchio. Per potenzialità dell'apparecchio intendo essenzialmente la sua capacità in durata di volo. Militarmente poco importa elevarsi ad eccessive altezze od eseguire arditi e pericolosi esercizi.

Questo anzi bisogna evitare; la virtuosità dei piloti militari deve riassumersi nella capacità di bene atterrare in campi ristretti ed alla ricerca dei medesimi quando improvvisamente il motore si arresti. Quello che importa è che i piloti militari si rendano capaci di eseguire percorsi di andata e

ritorno spingendosi il più lontano che sia possibile da loro punto di partenza.

In genere gli apparecchi in uso sono capaci di ore 3 1/2 circa di volo senza rifornimenti, è necessario quindi che tutti i piloti militari si allenino in modo da volare almeno tre ore consecutive senza sottoporsi ad uno sforzo fisico eccessivo, in modo cioè da potere eseguire voli di tale durata, durante alcuni giorni successivi, ed eccezionalmente di ripetere nello stesso giorno un volo di tale durata. Certo una squadriglia non potrà dirsi veramente efficiente se tutti i piloti che la compongono non raggiungono un tale stato di allenamento poiché, al bisogno, non sarebbe in grado di fare tutto ciò che potrebbe.

I Comandi di squadriglia dovranno quindi curare l'allenamento della propria squadriglia in modo da raggiungere tale risultato evitando tuttavia un soverchio deperimento del materiale.

È indispensabile inoltre che le squadriglie si abituino ad eseguire operazioni in seguito ad ordini,

naturalmente tali ordini non saranno dati che quando le condizioni meteorologiche lo permettano e ciò sotto la responsabilità di chi cura l'ordine.

Così è bene che i comandanti di squadriglia ordinino operazioni ai piloti dipendenti, i Comandanti di Gruppo alle squadriglie, il Comando del Reparto Manovra ai Gruppi.

Tali operazioni debbono avere sempre un carattere militare e per gli ordini i vari comandi si atterranno alle norme per l'impiego degli aereoplani in guerra.

Evitare in genere gli scali fuori campo, perché si mette a repentaglio il materiale che non trova ricovero, ed esige spese per lo spostamento di personale e di materiale. Va inoltre tenuto presente che le squadriglie dipendono dai Comandi territoriali ed occorre chiedere ai medesimi il nulla osta per allontanare le squadriglie dalla propria sede. Perciò questo Comando si riserva di concedere volta per volta l'autorizzazione alle squadriglie di

eseguire spostamenti secondo le proposte che gli perverranno.

Tali spostamenti è bene avvengano fra campo e campo in modo da permettere il ricovero al materiale ed evitare spostamenti di personale e materiali.

È utile che le squadriglie prossime a terreni collinosi e di montagna studino il volo in tali terreni e che tutte ricerchino nella zona circostante i campi di atterramento occasionale. Senza escludere l'emulazione personale dei piloti, che costituisce sempre un ottimo spirito morale, è bene che sorga l'emulazione di squadriglia, a spronare la quale prego il Comando del Reparto Manovra di trasmettere proposte.

Gradirà conoscere, per mezzo di succinti rapporti mensili dal Comando del Reparto Manovra, l'opera svolta dai Gruppi di squadriglia ed il loro grado di istruzione, riserbandomi a tempo opportuno di ordinare operazioni di insieme.

9/7.

#### **Relazioni colla stampa. Circolare, 21 luglio 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare ai comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 861, datata Torino, 21 luglio 1913, oggetto: "Relazioni colla stampa", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N d.C.)

Avviene spesso di leggere su giornali quotidiani notizie riguardanti avvenimenti svoltisi nei campi scuole e squadriglie, notizie evidentemente comunicate od ispirate da personale militare addetto ai campi stessi.

Lo scrivente comprende perfettamente come sia dannoso inimicarsi la stampa e come perciò convenga fornire informazioni di carattere non riservato, ma osserva altresì che spesso le comunicazioni mancano di quel carattere di serietà che si addice alla nostra missione riferendo le minime azioni che nei campi si svolgono e che non hanno nessun interesse, oggi che la cronaca dell'aviazione registra giornalmente avvenimenti di grande importanza.

L'aviazione militare ha scopi essenzialmente diversi dallo Sport aviatorio, ma per chi sta al di fuori questo concetto non risulta ben chiaro e viene certamente confuso se ciò che si fa nei campi militari viene pubblicato nella rubrica degli Sport,

inducendo i lettori a fare, inevitabilmente, confronti che non sempre possono riuscire a nostro vantaggio. Invito perciò i signori ufficiali ad usare colla massima prudenza della pubblicità, la quale è sempre un'arma a doppio taglio e va maneggiata colla più grande circospezione per non ferirsi.

Molte volte accade che lo scrivente viene a conoscere fatti avvenuti nei campi da notizie di giornali che personalmente legge o che altri gli riferisce. E ciò non deve accadere. Se la notizia è tanto interessante da doversi partecipare al pubblico è evidente che essa deve essere comunicata al Comando del Battaglione, il quale ha il diritto di essere il primo a venire a conoscenza di quanto nel Battaglione accade; se la notizia non merita la pena di essere comunicata al Comando del Battaglione, allora evidentemente non può essere tale da interessare la Stampa.

Confido che i Signori Comandanti di Campo e di Squadriglia vogliano entrare nello spirito delle cose e vogliano usare nei rapporti cogli estranei ed in special modo colla Stampa quella dignitosa riservatezza che è una delle più belle qualità del nostro esercito, che sa lavorare e tacere nello stesso tempo. La presente circolare sia portata a conoscenza di tutti i Signori Ufficiali perché ognuno provveda nel campo d'azione.

9/8.

**Norme. Circolare, 22 luglio 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare ai comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 868/R, datata Torino, 22 luglio 1913, oggetto: "Norme", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

Lo scrivente pure non dubitando della efficacia dell'opera svolta dai Comandi dipendenti crede opportuno rivolgere ad essi alcune raccomandazioni e preghiere.

Colla costituzione, ormai avanzata, delle squadriglie questo Battaglione viene ad assumere sempre più una forma complessa e si manifesta sempre più grande il bisogno che i diversi organi che lo compongono vengano a vivere di vita propria.

Lo scrivente è fautore del decentramento e la sua opera sta a dimostrarlo, ma il decentramento va bene inteso e non deve tralasciare.

Naturalmente oggi non possono ancora essere nettamente determinate le funzioni di ognuno, tuttavia sta nel buon senso di ognuno di contenere le proprie azioni nei giusti limiti assumendosi solo le responsabilità delle quali può rispondere.

Mano mano che per mezzo delle squadriglie il Battaglione va allargando le sue fila per tutta l'Italia è necessario che sempre più salda sia mantenuta la disciplina.

Le squadriglie vengono a contatto diretto coi Comandi Territoriali e colle altre truppe e non sarebbe certamente bello il dare a vedere che questa nuova arma nasce fra il disordine. Occorre dunque che nelle squadriglie venga bene a formarsi l'idea che esse sono ripartite di un'arma speciale ma non diversa per disciplina e spirito militare dalle altre armi.

La disciplina non si ottiene né colla durezza né colle punizioni, nella nostra arma non debbono sussistere che gli elementi ottimi, gli altri sono dannosi ed occorre disfarsene perché non abbiamo né il tempo né i mezzi per correggerli, e lo scrivente non esiterà a disfarsi di tutti quegli elementi che si dimostreranno inadatti.

Occorre imprimere alle squadriglie un vero e puro carattere militare. Uno dei maggiori difetti dell'arma nostra è l'individualismo ad oltranza, mentre la divisa comune dell'esercito è uno per tutti e tutti per uno. L'emulazione è una molla che va fatta

giocare, ma alla emulazione individuale va sostituita l'emulazione di squadriglia e di gruppo.

L'arma nostra è un'arma di lusso, costando immensamente per la sua stessa natura, ciò ci impone il dovere di sopprimere tutte le spese inutili. Finora si è avuto il mal vezzo di spendere senza contare, è tempo ormai che ciò abbia termine e se noi gettiamo uno sguardo sulle altre armi dalle quali tutti proveniamo, la giustezza di tale decisione non può non apparirci.

Se è giusto e doveroso che si dia all'aviazione quanto è necessario perché essa possa svolgersi in tutta la sua efficienza, è ugualmente giusto e doveroso che i fondi comuni del paese siano spesi per fornirgli la massima efficienza e non siano dispersi in spese inutili. Noi abbiamo un materiale delicatissimo e costosissimo, è nostro preciso dovere di conservarlo con tutte le cure.

Su tutto ciò richiamo l'attenzione speciale dei Comandanti di Gruppo; è assolutamente necessario infrenare la mania di spendere che esiste nel Battaglione.

I fondi che vengono assegnati al Battaglione sono distinti in capitoli, ognuno dei quali ha uno scopo ben definito, non è regolare mutarne a capriccio la destinazione.

È perciò che intendo in modo assoluto che ciò che è destinato al materiale di aviazione serva per il materiale d'aviazione e non per altro. L'aver a disposizione officine, operai, materiale, ha indotto spesso ad adoperare questi elementi per abbellire immobili o provvederli di mobili, ciò non deve più avvenire.

Può darsi che per sistemare le squadriglie occorra qualche piccolo lavoro, in tal caso i Comandanti di Gruppo mi faranno pervenire le loro proposte al riguardo, ma nulla deve farsi senza autorizzazione del Comando di Battaglione. Le squadriglie non hanno fondi per la gestione del materiale e non possono fare acquisti diretti.

Il caricamento delle squadriglie deve bastare a tutti i bisogni, se l'attuale caricamento non è sufficiente i Comandanti di Gruppo inoltrino proposte motivate, proposte che debbono interessare tutte le squadriglie, non una. In ogni squadriglia debbono esistere sempre al corrente i documenti di carico, ogni materiale deve poter essere seguito dalla consegna al consumo, i materiali che debbono essere restituiti debbono essere restituiti, i Coman-

danti di Squadriglia sono responsabili materialmente del materiale che hanno in consegna. Per la manutenzione degli immobili vennero assegnate somme annuali ad ogni squadriglia, i Comandanti di Gruppo facciano proposte al riguardo. Le mercedi di picchetto verranno concesse solo al personale che effettivamente lavora. A meno dei documenti puramente amministrativi e contabili tutto il carteggio delle squadriglie deve seguire la via gerarchica e tutte le autorità intermedie debbono esprimere - sempre - il loro esplicito parere.

9/9.

### **Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra. Istruzione provvisoria, 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913). Opuscolo a stampa di 26 pagine, intestato "Ministero della Guerra, Direzione Generale di Artiglieria e Genio, Ufficio d'ispezione dei servizi aereonautici", edito a Roma, Officina tipografica del Ministero della Guerra, 1913. La pubblicazione è sicuramente anteriore al 28 agosto 1913, quando l'Ufficio d'ispezione dei servizi aereonautici diventa Ispettorato aereonautico.*

*Doubet si attribuisce esplicitamente la paternità di queste "Norme" nel suo articolo Riepilogando ("Rivista Aereonautica", 1929, n. 11, pp. 217-94), in cui scrive: "Mi vanto di avere, come comandante del Battaglione Aviatori, emanato le prime "Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra" nel 1913, e cioè in un tempo in cui l'aereo era talmente sconsigliato, che fui costretto, d'ordine del Ministero della Guerra, Divisione S.M., a cancellare, in dette "Norme", la parola arma tutte le volte che tale parola si riferiva all'aereo" (p. 221). La rivendicazione di paternità è pienamente attendibile (fatta salva la possibilità di minori correzioni), se si ha riguardo alla carica di Doubet in questo periodo e alle numerose ed anche testuali somiglianze tra queste "Norme" e la "Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia", firmata da Doubet nel dicembre 1912 e sopra pubblicata.*

(N.d.C.)

#### **INTRODUZIONE**

La presente introduzione è divisa in due parti:  
Parte I. - Caratteristiche generali dell'aeroplano;

Ricordo infine ai Comandi dipendenti che essi debbono non solo attendere all'esecuzione degli ordini che ricevono, ma coadiuvare il Comando mediante proposte di propria iniziativa intese a sempre migliorare l'andamento del servizio, pensando sempre che lo scrivente, pur essendo disposto ad accontentare tutti ed a soddisfare tutte le esigenze, è sottoposto a sua volta ad esigenze di ordine superiore ed a lui estranee che possono contrariare la sua buona volontà.

Parte II. - Caratteristiche militari dell'aeroplano; ed ha lo scopo di presentare al lettore un quadro sintetico del nuovo mezzo di guerra, dal quale deriveranno naturalmente le norme d'impiego.

#### **PARTE I.**

##### **Caratteristiche generali dell'aeroplano.**

1. - L'aereo è una macchina la quale, trainata da una forza propulsiva, si può muovere nell'aria, in virtù della reazione della medesima su superfici alari fisse, variamente inclinate sulla direzione del movimento.

La forza propulsiva è fornita da un'elica ruotante nell'aria e mossa da un motore.

Essenziale caratteristica dell'aereo è quella di non potersi mantenere in aria che muovendosi in essa, poiché la forza che induce la sustentazione dipende dalla traslazione dell'apparecchio.

2. - Naturalmente quanto più l'apparecchio è leggero tanto più facilmente si solleva nell'aria. A parità di peso, e di qualità di volo, l'apparecchio si solleva tanto più facilmente quanto più la sua velocità di traslazione e la sua superficie alare sono grandi e ciò perché appunto la forza di sollevamento è data dalla reazione dell'aria sulle superfici alari, reazione che, a sua volta, è tanto maggiore quanto più grande è la velocità di traslazione e quanto è più grande la superficie alare.

A parità di peso, dovrà quindi essere più veloce l'apparecchio che presenta minore superficie alare.



3. - La velocità di un apparecchio dipende dalla forza propulsiva di cui dispone, e cioè dalla forza del motore, e dalle sue qualità di penetrazione. Nella sua traslazione l'apparecchio penetra nell'aria che man mano incontra nel suo movimento e che presenta una certa resistenza. Tale resistenza è tanto maggiore quanto più grande è la velocità dell'apparecchio, ma dipende anche dalla forma stessa dell'apparecchio, che può essere più o meno penetrante. Tale qualità della forma dell'apparecchio, più o meno adatta a vincere la resistenza opposta dall'aria, chiamasi qualità di penetrazione.

4. - Quando un apparecchio voglia elevarsi nell'aria è necessario che, oltre alla forza che gli occorre per eseguire la traslazione, ne possieda una capace di compiere il lavoro di sollevamento. Questa forza sovrabbondante alla semplice traslazione chiamasi «esuberanza di forza». Quanto più un apparecchio è esuberante, tanto più è capace di elevarsi rapidamente.

5. - L'atmosfera è un elemento in continuo e vario movimento. Quando il movimento dell'atmosfera è ampio e regolare, come nel caso dei venti, il volo dell'aeroplano non è turbato se la velocità del vento non è molto grande. Quanto più l'aeroplano è veloce tanto più è capace di vincere il vento, e perciò quanto più l'aeroplano è veloce tanto minore sarà il numero di giornate in cui il vento gli impedirà di volare.

I movimenti irregolari dell'atmosfera, vortici, colonne d'aria ascendenti o discendenti, *remous* (1), ecc. sono di grave turbamento al volo degli aeroplani, e devesi tener presente che tali movimenti irregolari molte volte si verificano in aria calma o con vento debole.

6. - Non basta ad un aeroplano poter volare bene, è condizione essenziale che esso possa bene atterrare e bene partire da terra.

Per partire da terra è necessario che l'aeroplano acquisti, a terra, una velocità di traslazione capace

di produrre, a sua volta, la forza di sollevamento occorrente. Questa velocità, gli aeroplani l'acquistano muovendosi (rullando) sulla terra lungo un certo percorso, il quale può essere più o meno grande a seconda di diverse circostanze, ma, in generale, è tanto più grande quanto più è pesante e più veloce l'aeroplano.

Per atterrare, l'aeroplano ha bisogno di un certo spazio di terreno sul quale spegnere, rullando, la velocità che possiede nel momento in cui tocca terra; spazio che, in generale, deve essere tanto più grande quanto più l'aeroplano è pesante e veloce.

7. - Gli aeroplani moderni si distinguono essenzialmente in due tipi principali: biplani e monoplani; caratteristiche di questi due tipi sono le seguenti:

a) biplani: grande superficie alare, peso piuttosto forte, traslazione piuttosto lenta, atterraggio e partenza facile;

b) monoplani: piccola superficie alare, forte velocità di traslazione, ascensione rapida.

I monoplani possono essere leggeri e pesanti e, naturalmente, quanto più sono leggeri tanto più facile è la loro partenza ed il loro atterraggio, e cioè tanto minore spazio richiedono per eseguire tali operazioni.

8. - Quando per un motivo qualsiasi venga a mancare l'azione del motore, e perciò, arrestandosi l'elica, cessi di agire la forza propulsiva, l'aeroplano deve fatalmente discendere. Questa discesa viene effettuata col volo librato (*vol plané*), il quale è un volo inclinato verso terra e tanto meno inclinato quanto più l'apparecchio possiede buone qualità aviatorie.

Durante il volo librato il pilota può ancora manovrare l'apparecchio in direzione per ricercare il campo sul quale atterrare. È evidente che il pilota avrà sotto di sé una estensione di terreno, sulla quale scegliere il proprio campo di atterraggio, tanto più vasta quanto più in alto egli si troverà nel momento in cui inizia il volo librato e quanto meglio l'apparecchio sarà capace di compiere una tale specie di volo. Esistono oggi apparecchi che possono eseguire il volo librato con una inclinazione da 1 a 8. Incominciando il volo librato da una altezza di 1000 metri, con uno di tali apparecchi, l'aviatore avrà, teoricamente, mezzi di scegliere il suo campo di atterraggio entro uno spazio di terreno di forma circolare e del diametro di circa 16 km.

---

(1) Si usa qui il vocabolo francese, non essendovi in italiano il vocabolo perfettamente corrispondente. Sono i *remous* specialissimi turbamenti dell'atmosfera, non ancora perfettamente definiti né spiegati, forse turbamenti elettrici, i quali, specialmente quando più è intensa l'azione dei raggi solari, perturbano in modo completamente irregolare l'equilibrio degli apparecchi

9. - Coi moderni apparecchi, si può volare persino con un vento di circa 20 metri al secondo, purché non vi si aggiungano altri movimenti irregolari dell'atmosfera. Il pericolo più grave per l'aviatore è l'arresto del motore che lo obbliga ad atterrare in un dato spazio, entro il quale può darsi che non si trovino campi di atterramento adatti.

Questo pericolo che, nei nostri terreni, si presenta spesso, non può attenuarsi che agendo sui motori, studiando cioè motori di sicuro funzionamento durante un certo tempo. A questo si tende, e già oggi si può dire di essere a buon punto.

Il numero degli inconvenienti che possono verificarsi in volo è ancora grande, ma non di un ordine di grandezza molto superiore al numero degli inconvenienti che si verificano montando cavalli in corsa od automobili di grande potenza. Le disgrazie e gli accidenti si rendono minimi impiegando buoni apparecchi, ben costruiti, ben collaudati e piloti seri che sappiano unire la prudenza all'audacia, e che, soprattutto, si interessino costantemente degli apparecchi quando sono a terra.

10. - I tipi in uso presso l'aviazione militare italiana sono i seguenti:

|           |           |
|-----------|-----------|
| Monoplani | Blériot   |
|           | Nieuport  |
| Biplani   | M. Farman |

I Blériot appartengono al tipo monoplano leggero; in essi per ottenere una grande leggerezza si è alquanto ceduto alla robustezza. I Nieuport appartengono invece al tipo pesante e sono quindi più robusti dei Blériot. In volo i due tipi si comportano benissimo, resistono egregiamente al vento, possiedono una velocità di 100-110 km. all'ora, si elevano a 1000 metri in meno di 15 minuti primi. I Blériot, come più leggeri, sono di facile atterramento e partenza.

Tutti questi apparecchi sono a due posti, e, naturalmente, i più pesanti, potendo portare una maggiore quantità di benzina, posseggono un raggio di azione più grande. Il raggio d'azione varia da 3 a 4 ore di volo ininterrotto. Necessitando, specialmente per noi, sviluppare l'azione in terreni di montagna, dovremo inoltre ricorrere ad apparecchi di facilissimo atterraggio, quali possono essere i Blériot monoposti.

Il biplano M. Farman è apparecchio piuttosto voluminoso ed ingombrante, ha una velocità di traslazione che non eccede gli 80 km. all'ora, si eleva lentamente (30 minuti primi per elevarsi di 1000 m., con carico ridotto), atterra facilmente.

Anche questo apparecchio è a due posti (2).

11. - L'industria aviatoria presenta oggi moltissimi tipi di apparecchi, i quali sono tutti basati sui medesimi principi, e quindi poco differenti l'uno dall'altro. Attualmente la bontà di un apparecchio è dovuta essenzialmente alla migliore definizione e costruzione degli apparecchi stessi. Militarmente sarebbe conveniente, per facilità e semplicità di rifornimenti e di istruzione, di possedere un unico tipo per ogni specie di apparecchi rispondente ad uno speciale scopo militare. A questo si tende; di fatto, viene usato un solo tipo di biplano: il Farman; un solo tipo di monoplano leggero: il Blériot; un tipo di monoplani pesanti: il Nieuport. D'altra parte, gli apparecchi di volo, essendo macchine giovanissime, hanno una grande latitudine di perfezionamento e perciò potrebbe darsi che, anche a breve scadenza, si dovesse adottare un nuovo tipo presentante qualità di volo, atterraggio, facilità di osservazione, ecc. talmente superiori a quelle possedute dagli attuali apparecchi, da consigliarne il cambiamento.

## PARTE II.

### Caratteristiche militari dell'aeroplano.

12. - L'aeroplano permette di portarsi rapidamente sulla verticale del nemico. Da questa sua essenziale caratteristica dipendono gli usi ai quali si può adibire l'aeroplano in guerra.

Le azioni militari che si possono compiere, avendo la possibilità di portarsi sulla verticale del nemico, sono essenzialmente due:

- a) ricognizione del nemico;
- b) offesa dall'alto.

(2) Attualmente il battaglione ha ordinato una squadriglia di biplani Henry Farman tipo 1913. È questo un biplano che, oltre all'aver dimostrato eccezionali qualità di stabilità in volo, si presenta come un eccellente apparecchio militare, poiché in esso sono stati conservati tutti i vantaggi dei biplani e sono stati eliminati o per lo meno grandemente attenuati tutti i difetti propri di tali apparecchi. Di fatto l'H. Farman, oltre a presentare una visibilità perfetta tanto per il pilota quanto per l'osservatore e la capacità di partire ed atterrare in poco spazio, permette, avendo l'elica posteriore ed essendo senza equilibratore anteriore, l'installazione di un arma per il tiro in caccia, raggiunge la velocità di circa 100 km., sale rapidamente (1000 m in 15"), è meno ingombrante del M. Farman, facilmente smontabile, rimontabile e trasportabile. È un biplano col quale riesce possibile costituire squadriglie mobili ed appunto per fare un tale esperimento in modo pratico il battaglione ha ordinato un certo numero di tali apparecchi.

13. - La ricognizione del nemico, effettuata portandosi sulla sua verticale, sembra agevole a prima vista, ma bisogna considerare che l'aeroplano, di sua natura, deve sempre muovere con una velocità piuttosto grande (80-110 km. all'ora) e che il nemico tenterà, con mezzi di cui dispone, di ostacolare l'azione degli aereoplani.

La necessaria traslazione obbliga ad effettuare la ricognizione con grande rapidità; le offese che possono venire dal basso obbligano l'aviatore a mantenersi a quote elevate; ambedue queste condizioni tendono a diminuire l'efficacia della ricognizione, specie nei dettagli.

Perché le ricognizioni aeree possano essere veramente utili è necessario che siano condotte con metodo e che da esse si richieda solo quel tanto che possono fornire. Anzitutto sarà utile disimpegnare il pilota da ogni compito di osservazione, lasciandogli unicamente la condotta dell'apparecchio, che esige una attenzione continuata.

L'osservatore dovrà essere un ufficiale intelligente e colto, rapido nell'afferrare e di mente sintetica, in modo da bene comprendere quanto gli riesce di osservare, e dovrà essere abituato all'osservazione dall'alto, perché dall'alto le cose si presentano sotto un aspetto tutto particolare, al quale è necessario abituarsi. Sarà sempre un errore pretendere, da chi non ha la necessaria pratica, una osservazione dall'aereoplano.

Non si deve mai chiedere ad una ricognizione dall'aeroplano troppi dettagli e piccoli dettagli.

La ricognizione aerea deve avere generalmente un carattere molto sintetico, e l'osservatore dovrà perfettamente essere fissato sulla zona di terreno da osservare, anche perché gli sia possibile di dare ordini precisi al pilota per l'itinerario da seguire, giacché, durante il volo, le relazioni fra l'osservatore ed il pilota non sono agevoli. Nell'emanare l'ordine per una ricognizione, occorrerà sempre definire bene gli elementi topografici che possano individuare la rotta dell'apparecchio, e, soprattutto, chiedere alla ricognizione stessa una risposta semplice e precisa, lasciando all'osservatore libertà per quanto riguarda i mezzi di esecuzione.

14. - Le offese che dal basso possono portarsi contro l'aereoplano sono: il fuoco di fucileria e quello di artiglieria.

Il fuoco di fucileria è l'offesa più temibile e, per non esporsi eccessivamente, l'aereoplano dovrà mantenersi a circa 800-1000 metri sul livello del terreno sottostante.

Il fuoco di artiglieria, per quanto si siano studiate e si studino artiglierie speciali, è meno temibile, per quanto non trascurabile, data la velocità e la piccolezza dell'apparecchio e dato che le artiglierie non possono spostarsi rapidamente che sulle strade mentre l'aeroplano ha libere dinanzi a sé le infinite vie dell'aria.

Ma poiché nei nostri terreni e colle moderne uniformi di guerra degli eserciti europei l'osservazione da 800-1000 m. di altezza riesce difficile, specialmente se si esige qualche dettaglio, sarà pure necessario che l'aeroplano scenda a minore altezza sul nemico per compiere il suo mandato. Per far ciò, senza esporre eccessivamente il personale ed il materiale, si è pensato di proteggere le parti vitali degli apparecchi (motori, serbatoi, persone) con una corazzatura imperforabile a 300 m. dai proiettili della fucileria. Gli apparecchi moderni sono capaci di trasportare tale corazzatura, la quale sarà amovibile e verrà situata a posto solo quando si preveda la necessità di dover discendere a quote inferiori agli 800 m.

15. - La ricognizione può trovare grande aiuto nella fotografia, specie quando si tratta di rilevare opere di fortificazione e dettagli. Ogni squadriglia è munita di un apparecchio fotografico capace di eseguire 12 fotografie del formato 13 x 18 e degli accessori necessari allo sviluppo ed alla stampa.

Dalla quota di m. 1000 ogni fotografia copre un campo di m. 1125 x 812,50.

16. - È già stato tentato di collegare per mezzo della telegrafia senza fili l'apparecchio in volo con una stazione a terra, e si è ottenuto qualche buon risultato. Ma considerato che l'aviatore deve, partendo, avere precise indicazioni ed una definita missione che ben difficilmente potrebbe cambiarsi durante il volo, sembra superfluo il poter comunicare da terra all'apparecchio per modificare istruzioni già date, col pericolo di incorrere in confusioni.

Sembrerebbe invece utile che l'apparecchio potesse comunicare colla stazione a terra, poiché questa possibilità potrebbe far guadagnar tempo; ma se si considera che l'aeroplano ha una grande velocità e che quindi le notizie da esso fornite non possono subire ritardi grandi, sembra che il vantaggio fornito dal collegamento radiotelegrafico non sia tale da compensare le complicazioni conseguenti. In ogni modo, per ora, la questione è in istudio, tanto più che è lecito dubitare che in tempo di guerra le



comunicazioni radiotelegrafiche verranno ad essere grandemente perturbate dall'agire contemporaneo di stazioni più potenti amiche e nemiche.

17. - Quello che soprattutto importa è che fra il campo di atterramento degli aeroplani ed il comando, dal quale gli aeroplani dipendono, gli ordini e le notizie possano trasmettersi celere e sicuramente.

Per questo scopo sarà necessario che il campo di atterramento sia il più vicino possibile al comando e con questo collegato coi mezzi più rapidi e più sicuri.

A questo scopo le squadriglie di aeroplani sono provviste di due stazioni telegrafiche con 5 km. di linea, di motociclette, biciclette ed automobili o dovrà essere loro cura costante di collegarsi coi comandi da quali dipendono.

18. - Per quanto riguarda l'azione offensiva dall'alto che può venire esercitata dagli aeroplani è necessario tener presente un'altra caratteristica di questi apparecchi, e cioè il peso limitato che essi possono trasportare in volo.

Perciò con gli aeroplani non si potrà avere una grande efficacia di offesa, stante la limitata massa dei proiettili che dai medesimi può venire lanciata. Ogni squadriglia è munita di uno speciale lancia-bombe e di una piccola dotazione di proiettili scoppianti. Il tiro dovrà essere eseguito solo su grandi bersagli.

È prudente non fare eccessivo calcolo su questo genere di offese, che non potranno risultare veramente efficaci se non in casi specialissimi e, soprattutto, prima di decidere l'attuazione, ben calcolare se, dato il risultato ottenibile, convenga esporre un mezzo di così difficile sostituzione quale è l'aeroplano.

19. - Si ritiene da alcuni che nelle prossime guerre avverranno combattimenti nell'aria fra macchine aeree. La possibilità che ciò avvenga è chiaramente dimostrata dal fatto che nelle prossime guerre l'aria sarà percorsa da macchine aeree nemiche operanti a danno dei rispettivi avversari, e che quindi convenga abbattere le avversarie per rimanere padroni del campo. In questo ordine di idee lavora l'aviazione militare francese e presso di noi si sta in attenta attesa degli eventi. Comunque sia, oggi è prematuro parlare di combattimenti di tal fatta; se essi avverranno, saranno, per ora almeno, scontri singolari ed irregolari.

20. - Attualmente, dunque, e senza escludere le altre, la più importante missione che si possa affidare all'aeroplano è quella della scoperta del nemico, e questa missione è tale e di tanta importanza da giustificare l'esistenza di questo nuovo mezzo di guerra.

La scoperta del nemico comprende: «l'esplorazione lontana, la quale dovrà fornire al comandante dell'armata quei dati sulla grande dislocazione e sui movimenti dei grossi corpi nemici, che gli sono necessari per poter ordinare a tempo debito e nel luogo propizio le proprie forze, e per poter compiere ed attuare un concetto di manovra che sia in armonia con la situazione strategica e tattica del momento» (N. G. per l'impiego delle grandi unità di guerra, § 11); l'esplorazione vicina, necessaria ad una grande unità di guerra, indipendentemente dalla esplorazione strategica, per poter marciare più spedita e più sicura ed essere a tempo informata della presenza delle forze avversarie, ed alla sicurezza immediata della colonna (N. G. § 21); l'esplorazione sul campo tattico necessaria a riconoscere le forze, le posizioni e le intenzioni del nemico.

Questi tre tipi caratteristici di esplorazione differiscono essenzialmente per la diversità dei rispettivi raggi di azione, e per il diverso genere di informazioni che debbono fornire.

Quanto più l'esplorazione è spinta lontana, tanto più le informazioni debbono avere carattere sintetico e comprensivo; quanto più l'esplorazione è mantenuta vicina, tanto più le informazioni dovranno essere dettagliate e minute.

Data la grande velocità degli aeroplani che, mentre permette loro di coprire in breve tempo grandi distanze, li obbliga ad una osservazione rapida, appare chiaramente come questo nuovo mezzo sia più adatto per l'esplorazione lontana che non per quella tattica.

21. - Fino ad ora il servizio di esplorazione lontana e vicina veniva affidato unicamente alla cavalleria, quello di esplorazione tattica alla cavalleria unitamente alla fanteria. Il nuovo mezzo di esplorazione non può e non deve assolutamente sostituire alcuno dei mezzi esistenti; è un mezzo nuovo che si aggiunge ai precedenti, ma che deve essere considerato a sé, indipendentemente dagli altri e non in sostituzione od in ausilio.

Fra l'azione esplorante della cavalleria e quella aerea esistono le seguenti differenze:

a) la cavalleria, una volta scoperto il nemico, può



e deve mantenere il contatto col medesimo; l'aeroplano, una volta scoperto il nemico, non può mantenere il contatto in causa della enorme differenza di velocità fra se stesso ed il nemico;

b) la cavalleria, nella sua azione, può venire arrestata da ostacoli naturali od artificiali che le possono impedire di compiere la propria missione; in ogni modo la cavalleria esplorante sarà, in genere, arrestata dalle prime linee del nemico, e, perciò, impedita di estendere la sua azione lungo la profondità del nemico stesso.

Le vie dell'aria invece sono libere da qualsiasi ostacolo e, per ora almeno, non si vede la possibilità di poter impedire con un mezzo aereo il libero volo ad un nemico intraprendente ed audace e, perciò, le esplorazioni coll'aeroplano non saranno arrestate e potranno svolgersi lungo la profondità nemica;

c) le condizioni meteorologiche possono impedire le ricognizioni aeree, mentre non influiscono grandemente su quelle della cavalleria;

d) la velocità di traslazione dell'aeroplano è tale che, in meno di tre ore, il comando può essere in grado di conoscere un fatto che avviene a 150 km. dinanzi alla sua fronte attraverso le linee nemiche; la velocità della cavalleria può calcolarsi a circa un decimo di quella degli aereoplani.

22. - Le differenze sopra notate sono tali da dimostrare chiaramente come l'avvento del nuovo mezzo di esplorazione non debba apportare alcuna variante nell'attuale servizio di esplorazione e sicurezza.

Per eseguire convenientemente una esplorazione strategica aerea sarebbe necessario possedere apparecchi dotati di grande velocità, perché la velocità grande, oltre al permettere di eseguirla rapidamente, consente di sfuggire più facilmente agli eventuali attacchi degli aerei nemici. Per eseguire, invece, una esplorazione tattica sarebbe utile possedere apparecchi dotati di una piccola velocità permettente di meglio osservare i dettagli ed i particolari.

Ma poiché una grande velocità rende difficili gli atterramenti e le partenze, specie nei terreni intensamente coltivati e rotti come i nostri, e poiché gli apparecchi stessi sono ancora troppo giovani per potere, già fin d'ora, differenziarli secondo le funzioni, presso di noi si è ritenuto conveniente di scegliere un apparecchio a qualità medie soddisfacente agli scopi diversi. Queste qualità medie sono: una grande, ma non eccessiva, velocità (100-120

km. all'ora), una grande facilità di ascesa, una grande visibilità.

Quest'ultima qualità è, si può dire, l'essenziale caratteristica tecnico-militare degli apparecchi da guerra, perché appunto il loro scopo principale è quello di osservare quello che avviene sulla superficie terrestre.

23. - Come già si disse, coll'aeroplano si può scoprire il nemico, ma non si può con esso mantenere contatto. A rendere minore tale inconveniente valgono le esplorazioni successive, distanziandole nel tempo in modo che il nemico non possa sfuggire tra l'una e l'altra osservazione.

24. - Come già si è detto, per l'esplorazione minuta e dettagliata necessita possedere apparecchi che, oltre al possedere una visibilità perfetta, non siano dotati di una troppo grande velocità. Per quanto, presso di noi, non si voglia, per ora, giungere alla differenziazione delle funzioni, pure si è ritenuto che in casi speciali convenga disporre di apparecchi di tal genere e perciò esistono nel nostro armamento gli apparecchi biplani tipo Farman che rispondono ai requisiti sopra esposti. Tali apparecchi posseggono una visibilità perfetta, ed una velocità non superiore agli 80 km. all'ora.

25. - Un'altra caratteristica importante che debbono presentare gli apparecchi militari è quella di potere con essi facilmente costituire unità mobili, capaci di seguire il movimento delle grandi unità alle quali saranno addette. Perché ciò sia possibile è necessario che gli apparecchi siano poco voluminosi e poco ingombranti per essere facilmente ricoverabili, di facile smontaggio e rimontaggio e per essere facilmente trasportabili per via ordinaria e per ferrovia.

Queste qualità sono proprie degli apparecchi monopiani, coi quali appunto vengono costituite le squadriglie mobili; i biplani servono a costituire squadriglie da dislocarsi in posizioni fisse.

Non deve credersi però che le squadriglie di biplani (squadriglie di posizione) siano assolutamente inamovibili. Esse sono provviste di qualche mezzo di trasporto non completamente sufficiente; in caso di bisogno potranno spostarsi, sebbene con minore facilità delle squadriglie mobili.

26. - Gli aeroplani per partire e per atterrare hanno bisogno di uno spazio di terreno sgombro da ostacoli e di dimensioni convenienti, chiamato campo di

lancio. Le dimensioni del campo di lancio non debbono essere inferiori a m. 300 per m. 100 qualora il campo di lancio non sia limitato da ostacoli in elevazione. Ogni ostacolo in elevazione situato nei limiti del campo di lancio produce sul medesimo una zona di inutilizzazione del campo stesso pari a dieci volte la sua altezza.

## **NORME PER L'IMPIEGO DEGLI AEROPLANI IN GUERRA**

1. - L'aeroplano è un mezzo essenzialmente di comando. Il suo potere offensivo essendo minimo ed eccezionale, il suo potere difensivo nullo, il mezzo stesso è delicatissimo e si risolve ad essere un sistema di occhi che il comando può spingere, celeremente, in tutte le direzioni, a grande distanza, con indipendenza quasi assoluta dalla volontà del nemico.

Così essendo, è evidente che quest'organo, essenzialmente visivo, deve essere guidato, nella sua funzione, dal comando da cui dipende, il quale, come un cervello, deve imprimere all'organo visuale la più conveniente direzione dello sguardo, e dallo sguardo ricevere l'impressione dalla quale si determina il concetto e l'idea.

L'importanza, in guerra, di bene conoscere il proprio nemico dà immediatamente la misura dell'importanza di questa nuova arma che, se bene impiegata, può permettere ad una armata di spingere il proprio sguardo, in poche ore, a 100-150 km. attorno a sé.

In taluni casi l'aeroplano può essere utilizzato dal comando per assicurarsi della dislocazione delle stesse sue truppe, quando per circostanze eccezionali gli altri mezzi di relazione non funzionino o funzionino con troppo ritardo.

2. - La possibilità dell'impiego dell'aeroplano è solo limitata dalle condizioni meteorologiche. Il progresso dell'aviazione, rendendo più perfetti i mezzi, ridurrà man mano tale limitazione, la quale, però, imprime all'impiego di questa nuova arma un carattere speciale. Su questo nuovo mezzo non si potrà mai fare un affidamento incondizionato, e perciò nessuno dei mezzi esistenti, e che si possono impiegare allo stesso scopo, perde del suo valore.

Questo fatto non diminuisce per nulla l'importanza del nuovo mezzo, poiché, quando esso è impiega-

bile, può rendere servizi che nessuno dei mezzi esistenti è capace di rendere.

3. - La impossibilità dell'impiego dell'aeroplano è relativa. L'apparecchio presenta sempre dei pericoli anche in un'atmosfera perfettamente calma, ed i pericoli vanno crescendo col crescente turbarsi dell'atmosfera. La determinazione di «non volare» non dipende esclusivamente dallo stato dell'atmosfera, dipende anche dalla importanza dello scopo che col volo ci si prefigge di raggiungere. In guerra il concetto che deve servire a limitare o troncare i voli è quello di non esporsi a perdere mezzi, che possono riuscire utilissimi in altre circostanze, per scopi non corrispondenti al rischio che si corre. I mezzi aerei non si possono, in guerra, facilmente sostituire, specie per quanto riguarda il personale pilota, e quindi debbono venire conservati con cura gelosa fino al momento in cui, rendendosi impellente la necessità, i mezzi aerei vanno spesi senza economia e senza riguardo.

Di qui nasce che il giudicare se in una data giornata è o non è possibile di poter volare non è di esclusiva competenza del tecnico-aviatore, ma è invece di esclusiva competenza del comando dal quale il reparto aereo dipende; il quale comando deve però consultare il tecnico-aviatore che gli può dire quante probabilità di successo può avere la ricognizione aerea progettata, per quanto ha tratto alle condizioni tecniche del volo.

E perciò in guerra l'azione dell'aeroplano dovrà essere sempre ordinata dal comando, il quale solo può giudicare di quello che potrà rischiare per raggiungere un certo scopo.

In tempo di pace questo concetto non può adottarsi completamente, poiché in tempo di pace l'importanza delle esercitazioni è tutta fittizia; ma pure in tempo di pace l'azione dell'aeroplano dovrà essere sempre ordinata dal comando, il quale non la ordinerà che quando il tecnico-aviatore dirà che il volo è possibile e non presenta pericoli per condizioni atmosferiche anormali. Questo deve farsi perché il passaggio dalle condizioni di pace a quelle di guerra avvenga senza urti né scosse.

4. - Non si deve mai abbandonare completamente l'azione dell'arma aerea alla propria iniziativa. Questa norma deriva logicamente dal fatto che l'arma aerea è arma essenzialmente di comando; abbandonandola a sé il comando viene a rinunciare spontaneamente ad una delle sue più importanti attribuzioni ed a far getto di uno dei più importanti

mezzi di informazione. L'iniziativa è lasciata ai comandi in sott'ordine in quanto che essa è utile, e talvolta necessaria, a completare gli ordini quando questi ultimi non possono e non debbono considerare tutte le eventualità che si possono presentare.

Ogni iniziativa è quindi inquadrata in un ordine. Quando si tratta di operazioni di esplorazione, il comando è il solo competente a giudicare quello che gli conviene o gli urge conoscere, mentre l'arma aerea non è che il mezzo col quale si può giungere alla conoscenza. Ed il mezzo deve essere sempre guidato in modo da raggiungere lo scopo; scopo che l'arma aerea, abbandonata alla sua iniziativa, non ha competenza di definire esattamente quale sia.

5. - L'unità organica aviatoria è la *squadriglia*. Essa è costituita da un certo numero di apparecchi coi relativi piloti ed i relativi osservatori e da quel complesso di materiali e di personale che sono necessari a formare un tutto organico capace di funzionare indipendentemente per un certo periodo di tempo. In ogni squadriglia gli apparecchi sono tutti dello stesso tipo, allo scopo di facilitare i rifornimenti ed i ricambi.

6. - Le squadriglie sono di due tipi e cioè squadriglie mobili e squadriglie di posizione. Le squadriglie mobili sono destinate a seguire i movimenti delle grandi unità di guerra e sono quindi provviste di mezzi necessari allo spostamento. Le squadriglie di posizione sono, di massima, destinate a rimanere fisse in luoghi determinati fino dal tempo di pace; tuttavia possono eseguire spostamenti, sebbene con minore facilità che non le squadriglie mobili.

7. - Le squadriglie mobili sono costituite di monoplani biposti e provviste di carreggio automobile. Per diminuire tale carreggio è ammesso come principio che gli apparecchi debbano, salvo circostanze eccezionali, trasferirsi in volo. Le squadriglie mobili hanno una potenzialità di spostamento di 100 km. in media al giorno.

8. - Alcune squadriglie mobili hanno una formazione alleggerita e cioè sono costituite di un minor numero di apparecchi monoplani monoposti e di un limitato carreggio automobile. Tali squadriglie leggere sono essenzialmente destinate alle divisioni di cavalleria.

9. - Le squadriglie di posizione sono costituite da biplani biposti ed in tempo di guerra, di massima, restano nelle dislocazioni di pace; dovendo spostarsi, occorrerà rinforzare il nucleo di mezzi di trasporto che già posseggono, con mezzi di circostanza.

10. - Le squadriglie possono venire riunite in *gruppi di squadriglie* (3).

12. - Ad una grande unità di guerra può venire addetta una squadriglia od un gruppo di squadriglie. In generale sarà addetto un gruppo di squadriglie all'armata e sarà in facoltà dell'armata di assegnare ai corpi d'armata dipendenti il numero di squadriglie che riterrà più opportuno, conservandone, o non conservandone, una parte alla sua diretta dipendenza. In ogni modo però il comando di armata funzionerà quale semplice organo consultivo nel caso che l'armata non si conservi alcuna squadriglia alla sua diretta dipendenza.

13. - La squadriglia, essendo la minima unità organica aviatoria, non dovrà, salvo casi eccezionali, essere suddivisa in due o più parti da assegnarsi a comandi dipendenti.

14. - Data la novità del mezzo che ha esigenze tecniche speciali, sarà sempre utile, se non assolutamente indispensabile, che il comandante della forza aviatoria assegnata ad una qualsiasi unità di guerra funzioni come organo consultivo presso il comando di tale unità.

15. - Fino a che l'armata agirà nel campo strategico sarà conveniente che tenga riunito il proprio gruppo di squadriglie; in generale, la convenienza di assegnare squadriglie alle unità dipendenti non potrà manifestarsi all'armata che nelle immediate vicinanze del nemico.

16. - Il grande raggio di azione degli aeroplani permette, in generale, la concentrazione dei mezzi di esplorazione aerea; questa concentrazione facilita l'impiego dei mezzi secondo un unico concetto direttivo e semplifica la trasmissione degli ordini e delle notizie.

17. - Le squadriglie non posseggono alcun mezzo difensivo; dovranno quindi essere sempre disloca-

(3) Manca il paragrafo 11 (N.d.C.).



te in località sicure e protette da adeguata scorta, quando occorra, specialmente contro ardite escursioni della cavalleria nemica.

Dato il grande raggio di azione dei mezzi aerei, non è necessario che questi siano spinti troppo avanti; potendo, perciò, rimanere alquanto arretrati, sarà agevole renderli sicuri contro le minacce nemiche.

18. - Il campo di lancio adatto è indispensabile all'azione degli aeroplani. Nei nostri terreni non è molto facile trovare campi naturali di lancio e spesso sarà necessario qualche lavoro, di più o meno grande importanza, per adattare a campo di lancio il terreno disponibile.

Le squadriglie non posseggono né materiale, né personale sufficiente per compiere lavori di qualche entità, non essendosi voluto appesantire le squadriglie stesse in modo eccessivo.

È quindi necessario che per i lavori di tal genere il comandante delle forze aeree addette ad una unità di guerra si rivolga al comando di tale unità. Nel caso di urgenza si potrà rivolgere ad un corpo vicino e sarà per questo debito d'onore il facilitare, con tutti i mezzi di cui dispone, l'azione delle squadriglie o del gruppo di squadriglie, che senza un tale aiuto rimarrebbe inutilizzata. Né ciò potrà portare inconvenienti, dato che un campo di lancio non si troverà mai sulla prima linea.

19. - Occorrendo, per stabilire un campo di lancio adatto, qualche lavoro, è utile non cambiare campo di lancio quando se ne può fare a meno. D'altra parte essendo grande la potenza di spostamento delle squadriglie (100 km. in un giorno) e grande il raggio d'azione degli aeroplani, non sempre sarà utile che le squadriglie seguano materialmente le unità alle quali sono addette.

20. - Dovendosi cambiare campo di lancio sarà sempre bene che sia già pronto il nuovo quando si lascia il vecchio. Così, quando le circostanze esigano il cambiamento del campo di lancio, verrà fissata la nuova postazione, eseguiti i lavori in terra occorrenti, e quindi ordinato il trasferimento della squadriglia.

21. - Il comandante della forza aerea addetto ad una grande unità sarà sempre il consulente tecnico del comando per la scelta dei campi di lancio.

Questi campi di lancio debbono naturalmente soddisfare a condizioni tecnico-aviatorie, ma anche, ed essenzialmente, a condizioni d'impiego. E perciò

il comando delle grandi unità sarà competente nel designare la zona entro la quale dovrà trovarsi il campo di lancio, mentre il tecnico aviatore sarà competente a scegliere il campo di lancio nella zona designata e determinare i lavori da eseguirsi.

21 bis. - Una delle maggiori difficoltà nell'impiego in guerra degli aeroplani consiste nel saper distinguere da terra gli amici dai nemici. Ad una certa altezza, specie a chi è poco pratico, riesce difficilissimo distinguere i tipi degli apparecchi da volo; inoltre avviene che gli stessi tipi possano essere impiegati dai due partiti avversari.

Ciò rappresenta un grave inconveniente, poiché può portare ad offendere i nostri stessi aeroplani e questa eventualità aggrava le condizioni del già difficile servizio.

Per rendere meno grave l'inconveniente ora accennato si possono adottare diversi provvedimenti, quali i seguenti:

a) stabilire un segno convenzionale da applicarsi nella parte inferiore delle ali, visibile e riconoscibile dal basso. Le esperienze fatte dimostrano che per quanto si usi un segno appariscente riesce sempre difficile il distinguerlo chiaramente specie se l'aeroplano trovasi ad un'altezza oltre i 600 metri;

b) stabilire una speciale condotta di volo, per esempio ordinare che gli aviatori, volando sul proprio partito, non si elevino oltre i 600 m. in modo che il segno convenzionale risulti ben chiaro ed evidente;

c) stabilire che non si debba far fuoco contro gli aeroplani se non in seguito ad ordine dei comandanti di unità abbastanza elevate (battaglione, squadrone); ciò vale anche ad impedire apertura di fuoco impulsivo e spreco di munizioni;

d) stabilire delle zone neutre; per esempio attraverso il fronte di una grande unità stabilire che in una determinata zona compresa fra due strade presso a poco parallele non si agisca offensivamente contro gli aeroplani;

e) fornire alla massima parte dei combattenti i dati che valgano a fare riconoscere i propri aeroplani da quelli nemici.

Naturalmente tutti questi provvedimenti dovranno essere presi all'atto dell'apertura delle ostilità e durante lo svolgimento delle operazioni.

22. - Quello che importa, in modo essenziale, si è che il campo di lancio si trovi in stretta relazione col comando della grande unità in modo che gli



ordini e le notizie possano venire trasmessi colla massima rapidità e sicurezza. Ciò è tanto più agevole quanto più il campo di lancio è vicino al comando dal quale dipende; in ogni modo le squadriglie posseggono mezzi rapidi di comunicazione quali il telegrafo, automobili, motociclette e biciclette, mezzi tutti che saranno impiegati a facilitare le comunicazioni, in aggiunta a quei mezzi che il comando della grande unità crederà di disporre allo stesso scopo.

Per regola gli ufficiali osservatori mandano tutte le notizie da loro raccolte al comando dal quale la loro squadriglia dipende. In casi urgenti le mandano direttamente ai corpi interessati, informandone contemporaneamente il comando dal quale dipendono.

Chiunque ha stretto obbligo di prestarsi affinché le notizie recate da un aviatore giungano il più rapidamente possibile al comando al quale la notizia è diretta; similmente quando si tratti di messaggi lasciati cadere dall'aeroplano.

23. - Il comandante di un gruppo di squadriglie o di una squadriglia è un ufficiale di grado poco elevato, il quale, dato appunto questo suo grado poco elevato, può non possedere capacità strategiche o tattiche di un ordine superiore. Dovendosi sempre prendere per base il caso peggiore, è necessario ammettere che tali capacità egli non possieda. D'altra parte, data la speciale essenza dell'arma, può darsi che ad un comandante di gruppo o di squadriglia debba affidarsi una missione di grandissima importanza strategica o tattica. Ne viene da ciò la necessità di semplificarli in ogni modo possibile l'adempimento della missione stessa.

Così, mentre al comandante di una grande unità di cavalleria si può affidare una vasta esplorazione strategica, solo indicandogli in modo sintetico gli scopi da raggiungere e lasciandogli la più ampia libertà di esecuzione, al comandante di un gruppo di squadriglie si può bensì affidare una vasta missione esplorativa, ma si deve nel tempo stesso indicargli la via per compierla nel miglior modo possibile.

24. - Quando si emana un ordine di carattere sintetico è necessario che chi lo riceve eseguisca un lavoro di analisi per trasmettere l'ordine alle autorità dipendenti e queste un altro lavoro di analisi allo stesso scopo e ciò sino all'azione dei mezzi esecutivi. Nel caso che si tratti di un ordine dal quale si

vogliano informazioni è necessario inoltre un opposto lavoro di sintesi.

Quando si tratti di dare un ordine di esplorazione ad un gruppo di squadriglie o ad una squadriglia è necessario evitare che tutto questo lavoro debba venire fatto dalle squadriglie o dal gruppo, al quale può mancare la capacità necessaria.

25. - Volendo affidare ad una squadriglia o ad un gruppo di squadriglie una esplorazione, è assolutamente necessario che si enunci in modo chiaro, esatto e preciso, quello che si intende conoscere, evitando colla massima cura di rivolgere domande vaghe, di carattere indefinito o poco determinato. Non si dovrà dire, per esempio: «la squadriglia tale esplori sul fronte tale»; si dovrà dire, per esempio, invece: «la squadriglia tale informi se lungo le tali strade, fra i tali e tali punti si trovano oppure no forze nemiche, e nel caso affermativo dove e quante». In definitiva, il lavoro di analisi deve essere compiuto dal comando della grande unità, e così quello di sintesi, al giungere delle informazioni richieste.

26. - Ciò non vuol dire che ai comandi di gruppo e di squadriglie si debbano dare unicamente ordini dettagliati e minuti. È necessario che il comando di gruppo e quello di squadriglie siano ampiamente informati sulla situazione generale e sappiano perfettamente a che cosa tende la loro azione, perché, possano, nel caso, orientare la loro iniziativa. Oltre queste però sono necessarie le direttive più minute e più dettagliate.

27. - Occorrerà sempre rammentare che l'esito di una ricognizione aerea dipende essenzialmente dal modo col quale venne formulato l'ordine di ricognizione.

Un ordine di ricognizione aerea deve contenere:

- a) un cenno sulla situazione propria;
- b) le informazioni che si posseggono sul nemico;
- c) lo scopo sintetico della ricognizione;
- d) gli scopi analitici della ricognizione, colla indicazione del momento in cui dovrà essere eseguita;
- e) il luogo e l'autorità alla quale dovranno essere trasmesse le notizie.

28. - Il comandante del gruppo di squadriglie o della squadriglia, ricevuto l'ordine di ricognizione, formulato come è detto al numero precedente, lo comunicherà ai propri dipendenti nella sua forma integrale e quindi emanerà gli ordini esecutivi.

L'ordine esecutivo che deve essere trasmesso al pilota (se l'apparecchio viene montato da una sola persona) od all'osservatore (se l'apparecchio oltre al pilota porta l'osservatore) deve risultare della massima semplicità e precisione e deve richiedere una risposta semplice e definita.

29. - È necessario tener conto che le ricognizioni aeree sono, per chi deve compierle, faticosissime fisicamente e moralmente; bisogna quindi proporzionare la richiesta delle ricognizioni stesse alla forza del gruppo di squadriglie o della squadriglia che si possiede, allo scopo di non esaurire in breve tempo la loro efficienza. Sarà bene quindi che il comando della grande unità ascolti il parere del tecnico-aviatore, ad esso addetto, per quanto riguarda la perfetta conservazione della efficienza della forza aerea dipendente, efficienza che non deve essere messa in giuoco che quando l'importanza dello scopo da raggiungere lo richieda.

30. - È più conveniente avere sul nemico poche ma sicure notizie che molte ed incerte. Perciò, sempre che sia possibile e lo ritenga utile, il comandante di squadriglia invierà, per una ricognizione, almeno due apparecchi, a breve intervallo di tempo l'uno dall'altro, sia per assicurare la riuscita della ricognizione sia per il controllo delle notizie. Conviene anche perciò limitare il numero delle richieste di ricognizioni aeree.

31. - La differenza essenziale fra una ricognizione aerea strategica ed una ricognizione aerea tattica consiste nella differenza fra i raggi di azione delle due ricognizioni.

Le ricognizioni aeree di carattere strategico possono essere spinte a grande distanza e debbono dare col loro complesso una idea sintetica della dislocazione avversaria. Una volta stabilita quale sia in un certo momento tale dislocazione, è agevole seguire le dislocazioni successive, poiché i grossi reparti non muovono molto celeremente e molte volte si possono prevedere i loro movimenti. Da ciò deriva che non è necessario conoscere a troppo breve intervallo di tempo le variazioni che avvengono nella dislocazione nemica, specialmente per quanto riguarda le grandi unità di cavalleria. Perciò mentre le ricognizioni strategiche dovranno essere spinte a grandi distanze, non dovranno succedersi troppo rapidamente.

32. - Al contrario, le ricognizioni tattiche non saranno

spinte molto lontano, ma dovranno succedersi con una maggiore frequenza, perché sul campo di battaglia rapidi ed improvvisi possono essere i cambiamenti di dislocazione.

Oggetto delle ricognizioni aeree tattiche dovranno essere soprattutto le linee nemiche retrostanti alla linea di combattimento, la quale può essere più facilmente ed esattamente riconosciuta mediante la esplorazione [aerea] delle altre armi, senza contare che per chi dirige il combattimento sarà utilissimo conoscere quello che avviene dietro la linea di combattimento del nemico, ciò che, senza la ricognizione aerea, non è, generalmente possibile. Va inoltre considerato che la linea di combattimento, sempre rotta e frammentaria, costituita da elementi che tendono ad occultarsi e che agevolmente ci riescono, non è facilmente visibile e determinabile dall'aeroplano.

33. - All'aeroplano non è possibile mantenere il contatto col nemico che ha avvistato. Ad ovviare questo grave inconveniente è necessario ricorrere a ricognizioni successive distanziate nel tempo in modo da non permettere al nemico di eseguire, non visto, un importante movimento che possa in qualche modo influire sulle nostre decisioni. È perciò che per mantenere questo contatto nel tempo sarà necessario intensificare le ricognizioni man mano che ci si avvicina al nemico.

34. - L'impossibilità di mantenere il contatto col nemico non è assoluta. Un corpo nemico avvistato da un aeroplano può essere mantenuto sotto la vigilanza del medesimo per un certo tempo, e cioè per il tempo durante il quale l'aeroplano potrà mantenersi, volando, per esempio, a grandi cerchi, sul corpo nemico avvistato. Questo tempo dipende essenzialmente dalla riserva di olio e benzina che possiede l'aeroplano nel momento in cui avvista il nemico, ed una azione di tal genere può riuscire utilissima per ben determinare il nemico nelle sue forze e nelle sue intenzioni.

35. - Tenendo sempre presente la delicatezza dell'arma, la sua difficilissima sostituzione in caso di perdite, l'importanza dei servizi che essa può rendere e l'impossibilità di ottenere gli stessi risultati con altri mezzi, si eviterà sempre di richiedere all'arma aerea servizi d'importanza secondaria e che possono essere forniti da altri mezzi.

36. - Per l'impiego delle squadriglie leggere per

divisioni di cavalleria e di quelle a formazione speciale per la guerra di assedio, valgono le norme precedenti convenientemente adattate ai servizi speciali che esse devono rendere.

37. - L'utilità che dalla nuova arma può ritrarsi in guerra dipende essenzialmente dal modo col quale essa sarà impiegata. Una informazione ottenuta a

tempo può decidere dell'esito di una battaglia, ed ottenere a tempo una informazione non dipende dalla perfezione degli apparecchi e dall'ardimento dei piloti, ma bensì dal savio impiego dell'una e dell'altra.

È quindi di somma importanza che lo studio dell'impiego di questo nuovo mezzo sia, per parte di tutti, seguito con amore e con fede.

9/10.

#### **Atterramento fuori campo. Circolare, 4 agosto 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare riservata ai comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 922, datata Torino, 4 agosto 1913, oggetto: "Atterramento fuori campo", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Doubet".*

(N.d.C.)

Mentre vivamente mi compiaccio del risveglio di attività che vedo sorgere nel battaglione desidero spiegare ai Signori Ufficiali alcune disposizioni prese riguardo ai raids, disposizioni che nudamente esposte potrebbero sembrare restrittive.

Nessuno più di me può essere lieto che gli ufficiali aviatori dimostrino il loro ardire e la loro valentia; non può quindi essere in me alcuna tendenza a limitare in un qualsiasi modo le singole attività, anzi deve essere in ciò, ed è, la tendenza ad eccitare tali attività, a spianarne la via, a metterle nella miglior luce possibile, ed ogni mia disposizione è intesa a tali scopi.

Il Battaglione, data la novità della cosa, è soggetto della curiosità pubblica, la quale si esercita essenzialmente colla critica. Interessi diversissimi sono a contatto ed in giuoco col battaglione, chiunque, dal fornitore scottato per una multa al corrispondente analfabeta del giornalastro-libello, si sente in diritto di lanciare contro il Battaglione la sua piccola bavosa calunnia.

Tutto ciò non giunge alle nostre altezze, pur tuttavia conviene sempre di tenersi lontani dalle pozzanghere di fango.

È per questo che io ho invitato ed invito i Signori Ufficiali a tenere alla debita distanza i curiosi ed i pettegoli, se pure si presentano con una faccia sorridente, che sono all'agguato per cogliere in falso, ove occorra deturpando, coll'animo più tranquillo, ogni fatto ed ogni verità. Ma talvolta, lo

comprendo, tale contatto è inevitabile ed è perciò necessario che noi non ci esponiamo a tale inevitabilità che colla assoluta sicurezza di noi stessi. Gli atterramenti di squadriglie e di aviatori militari in località con campi scuola o squadriglia provocano naturalmente l'interesse pubblico ed entrano in quella categoria di atti, la cui responsabilità esorbita da quella che può assumersi il comando della squadriglia o l'ufficiale aviatore, per entrare in quella che deve assumersi il Comando del Battaglione.

È perciò che mentre posso lasciare e lascio la più grande libertà ai comandi dipendenti per l'esecuzione di percorsi con atterramenti in campo scuola e squadriglia, mi riservo personalmente di autorizzare gli atterramenti fuori campo.

Gli atterramenti fuori campo, presentano in genere indistintamente dei gravi inconvenienti. Di fatto tali atterramenti esigono lo spostamento di personale e nell'incertezza di poter ripartire, espongono l'aviatore a recare disillusione nel pubblico e l'apparecchio agli insulti delle vicissitudini meteorologiche. È logico, quando possibile, evitare tutto ciò. Ed è perciò che non concederò, in casi normali, che si eseguiscano atterramenti fuori campo, i quali saranno concessi che quando sono realmente necessari. L'atterramento fuori campo è necessario quando la lunghezza del percorso supera la potenzialità dell'apparecchio, poiché in questo caso si rendono necessari i rifornimenti.

L'allenamento dei piloti, fino all'utilizzazione completa del raggio di azione dell'apparecchio, può farsi su percorsi man mano più lunghi e con ritorno al proprio campo. Di conseguenza avverrà che gli atterramenti fuori campo, interessanti maggiormente il pubblico, non si effettueranno che per percorsi aventi una reale importanza e ciò è un bene, perché conviene far parlare di sé solo quando esiste una vera ragione.



Tutti sappiamo come è difficile in aviazione eseguire quanto si è progettato per mille cause piccole e grandi, indipendenti dalla volontà dell'uomo e tutti conosciamo come convenga il promettere corto e l'attendere lungo.

È quindi buona politica non fare mai sapere dove si vuol andare, né quando si vuol partire.

Vi è sempre tempo, dopo, dovunque si arrivi ed in qualunque momento si parta, di affermare che là si voleva andare e proprio allora partire.

Sarà una piccola bugia ma nell'interesse del servizio. Ed è perciò che raccomando vivamente i Signori Ufficiali di mantenere l'assoluto riserbo su quanto intendono compiere, riserbo che deve estendersi verso il personale di truppa, che non può comprendere la necessità di esso e facilmente si abbandona a confidenza. L'eccellente prova del Tenente Suglia Torino-Roma non ha che un punto nero, derivato appunto dall'indiscrezione giornalistica.

I giornali hanno annunciato la sua intenzione di proseguire nella stessa giornata per Napoli-Bari; il Tenente Suglia, certo per ragioni da lui indipen-

denti, non ha potuto proseguire. Ebbene, vi è chi dice: Da Torino a Roma è fatta, ma a Bari non è giunto. Mentre se fosse stato possibile ch'egli fosse arrivato a Roma senza nessuna notizia preventiva, se non si fosse conosciuto la sua intenzione a proseguire, quel "ma" non ci sarebbe stato e l'effetto di sorpresa sarebbe stato raggiunto. D'ora innanzi le autorizzazioni a raid d'importanza saranno date in via riservata, e mi riserbo, in caso di pubblicati precedenti, di sospendere l'autorizzazione e di smentire i giornali.

Chiudo questa mia, che desidero sia portata a conoscenza di tutti gli Ufficiali, ripetendo ad essi che ogni mio atto - anche quando ragioni speciali e non note ad essi, possano farlo in vario modo giudicare - è inteso al bene di questa organizzazione che sorge e promette di diventare una delle più perfette organizzazioni aviatorie militari, organizzazione alla quale do con fede e con amore tutta la mia opera ed alla quale son certo che tutti danno la propria con ugual fede ed uguale amore.

9/11.

### **Grandi esercitazioni di cavalleria. Circolare, 9 agosto 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Circolare, ciclostilata, protocollo n. 938/R, datata Torino, 9 agosto 1913, oggetto: "Grandi esercitazioni di cavalleria", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

Alle grandi esercitazioni di cavalleria che si svolgeranno nella prima quindicina di settembre prenderanno parte due squadriglie mobili e due squadriglie di posizione.

Per la prima volta si presenteranno in manovra delle squadriglie completamente organizzate di apparecchi biposti con osservatori ed è quindi assolutamente necessario che tali squadriglie facciano un'ottima figura ed una buona impressione. Occorre perciò che la preparazione sia perfetta, e l'utilizzazione giudiziosa; una squadriglia ben comandata, bene organizzata, composta di abili ed arditi piloti può e deve rendere grandi servizi, questo è necessario dimostrare praticamente.

Il rendimento in manovra di una squadriglia dipende essenzialmente dalla sua utilizzazione e cioè dal modo come viene impiegata dal Comando dal quale

dipende. Data la novità dell'arma e il suo deficiente affiatamento colle altre armi l'impiego delle squadriglie addette alle grandi unità è ancora incerto. È per questo motivo che lo scrivente ha proposto di invitare un comandante di gruppo per ogni comando di partito ed un ufficiale superiore alla direzione delle manovre.

La missione di questi ufficiali è molto delicata poiché consiste in una missione consultiva e nel tempo stesso direttiva, poiché dovranno cercare di indurre i comandi a dare ordini precisi il più che è possibile alle squadriglie, evitando che esse siano abbandonate a loro stesse. Occorre che essi abbiano iniziativa, si mantengano sempre al corrente della situazione, sappiano sempre le intenzioni del proprio comandante, chiedano sempre ciò che al Comando interessa conoscere, domandino ordini ed in caso li propongano, mettano bene ed esattamente al corrente i comandi di quanto la squadriglia può fornire.

Alle squadriglie non debbono mai giungere ordini vaghi e le squadriglie debbono attenersi alle Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra.

I comandanti di squadriglia non debbono - salvo casi assolutamente eccezionali - volare; ad essi



competere altro ufficio non meno importante: quello di ricevere gli ordini, di ordinare i voli, di raccogliere le notizie, di trasmetterle. Essi debbono sempre mantenersi in stretto collegamento e con tutti i mezzi, col Comando dal quale dipendono ed a questo in caso chiedere ordini.

I comandanti delle squadriglie mobili non debbono dimenticare che le squadriglie non hanno mezzi difensivi e quindi debbono essere protette da scorte specie contro le ardite incursioni della cavalleria. Le squadriglie di posizione debbono essere sempre collegate telegraficamente col proprio comando di partito e ciò ad esse sarà facile poiché basterà che si colleghino coll'estremo della linea ad essa più prossime; toccherà al Comandante del gruppo addetto al comando del partito di provvedere alla riunione dell'altro estremo col comando del partito.

Tutti dovranno attenersi alle Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra, norme che già hanno avuto l'approvazione del Ministero e di S.E. il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e che non attendono che la loro pubblicazione per assumere carattere ufficiale. Si ricorda che l'ente organico è la

squadriglia entro la quale la personalità dell'aviatore scompare completamente; il risultato delle ricognizioni deve sempre essere comunicato al Comandante della squadriglia, al quale è devoluta la trasmissione dei risultati stessi al Comando da cui dipende.

L'osservatore potrà quando gli riuscirà possibile lasciare cadere dall'aeroplano il risultato delle sue osservazioni, ma anche in questo caso, non appena possibile, dovrà il risultato stesso essere comunicato al Comandante della squadriglia, il quale dovrà trasmetterlo al Comando dal quale dipende.

In caso di atterramento forzato fuori dal campo stabilito le notizie raccolte saranno trasmesse, coi mezzi più opportuni, al Comando del partito con preghiera d'informare il Comandante della squadriglia.

Lo scrivente non dubita che tutti cercheranno di fare del loro meglio per superare brillantemente la non facile prova e, pur riservandosi di riunire a tempo opportuno i comandanti di gruppo ed i comandanti di squadriglie per conferire con essi, prega chiunque conservi dei dubbi di liberamente manifestarglieli.

9/12.

#### **Raccomandazioni. Circolare, 11 agosto 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Circolare a tutti i comandi e uffici dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 943/R, oggetto: "Raccomandazioni", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

Spesso, troppo spesso, lo scrivente riceve raccomandazioni a favore di ufficiali dipendenti, specie per trasferimenti destinazioni, ecc.

Quando la raccomandazione consiste nella semplice espressione di un desiderio dell'ufficiale, è perfettamente inutile poiché tutti gli ufficiali possono esprimere liberamente i loro desideri senza ricorrere ad una via indiretta. Quando la raccomandazione è intesa ad indurre il comando a favorire un ufficiale in modo particolare, mette lo scrivente nel bivio di scontentare una persona di riguardo - quella che raccomanda - o di agire in modo parziale verso un ufficiale - il raccomandato - a danno di altri. La prima alternativa è spiacevole, la secon-

da non è bella né onesta.

Specialmente per quanto riguarda le destinazioni ai campi - i Signori Ufficiali lo sanno - lo scrivente ha l'intenzione di soddisfare, nei limiti del possibile, tutti i desideri, perché nessuno meglio dello scrivente è convinto che il servizio debba compiersi con animo lieto; ma naturalmente tutti i desideri non potranno essere sempre soddisfatti. Appunto perciò, e per evitare che qualcuno possa lamentarsi, lo scrivente ha cercato colle norme note di rendere automatica ed indispensabile (sic) la destinazione ai campi, ed ha provveduto perché al 1° luglio di ogni anno avvengano trasferimenti intesi a soddisfare desideri che non fu possibile soddisfare prima.

Tutti dovranno riconoscere che ciò è improntato ad un alto senso di equità, e perciò lo scrivente prega i Signori Ufficiali a volere per l'avvenire astenersi di disturbare autorevoli persone affinché queste perorino per essi una causa contraria all'equità - cosa che certo tali autorevoli persone non farebbero se tutto fosse loro noto - creando imba-

razzi allo scrivente e sfavorevolmente impressionandolo. Qualora circostanze speciali dovessero essere rappresentate i Signori Ufficiali possono e debbono rivolgersi allo scrivente, prima che ad ogni altro, pienamente confidando che nessuno

9/13.

### **Impiego dell'arma aerea, ottobre 1913.**

*Articolo pubblicato sul "Notiziario del Battaglione Aviatori", 1913, n. 5 (settembre-ottobre), pp. 3-6, non firmato, ma sicuramente attribuibile a Douhet. I due numeri del "Notiziario" che abbiamo rinvenuto (n. 1, gennaio-febbraio 1913, e n. 5, settembre-ottobre 1913) presentano una maggioranza di articoli non firmati, ma certamente di mano di Douhet, che aveva voluto il "Notiziario" e molto si impegnava nella sua diffusione, pur lamentando la scarsa collaborazione degli ufficiali del Battaglione. Scegliamo tra questi articoli quelli di maggior interesse e con maggiore sicurezza attribuibili a Douhet, come questo, che apre il n. 5 del "Notiziario".*

(N.d.C.)

#### **LA FUNZIONE ESSENZIALE**

L'aviazione militare ha avuto un così precoce sviluppo da indurre fatalmente nell'animo dei contemporanei due opposti fenomeni, e cioè nei misoneisti un senso di sfiducia e di avversione, negli immaginativi un senso di esaltazione e di esagerazione.

È tutta una scala di impressioni che va dalla negazione assoluta della sua utilità alla magnificazione della sua importanza, ambedue gli estremi sono nell'errore ed ambedue per la stessa causa: perché non giudicano le cose dalla reale attuale loro essenza.

Chi nega non si è dato forse mai la pena di conoscere che sia l'aviazione, chi esalta precorre i tempi e giudica su quello che sarà.

Occorre invece mantenerci sereni sulla via di mezzo, che in questo caso è la migliore, e vedere quello che l'aviazione militare oggi può darci e deve darci coi mezzi di cui dispone.

Questa è la vera parte pratica, quella che solo può fornirci dei risultati positivi e reali.

Ciò non implica certamente il trascurare quanto il futuro potrà arrecarci; anzi al futuro bisogna pensare perché lo studio ed il lavoro dei perfezionamenti sia indirizzato su di una giusta strada.

meglio dello scrivente saprà intendere e soddisfare i giusti desideri ed i veri bisogni.

La presente sia portata a conoscenza di tutti i Signori Ufficiali che la firmeranno a tergo per presa visione.

L'arma aerea - praticamente - deve sapere impiegare nel miglior modo i mezzi di cui dispone, questo è l'essenziale; poi deve indicare allo studio ed all'industriale quali sono i perfezionamenti che le potrebbero riuscire vantaggiosi.

L'arma aerea è fatta per la guerra ed in guerra si impiegano i mezzi che si hanno, non quelli che si desidererebbe avere; l'impiego dell'arma aerea è quindi l'uso migliore dei mezzi che si posseggono nel momento attuale.

Fatto questo si può pensare che se si avessero mezzi diversi si potrebbero diversamente e più efficacemente impiegare e si può anche studiare se e come è possibile concretare questi mezzi diversi. Ma ciò fa parte dello studio speculativo, non della pratica utilizzazione dell'arma che si possiede.

Occorre dunque esattamente distinguere le due cose per non cadere in errori grossolani e per non confondere le idee.

Oggi, come oggi, l'aeroplano che viene generalmente usato nei vari eserciti ha caratteristiche comuni e che poco si differenziano le une dalle altre; è, in genere, una macchina volante capace di portare un pilota, un passeggero, qualche chilogrammo di materiale diverso e materiali di consumo per tre o quattro ore di volo con una velocità media di 100 km. all'ora.

Questo, finora, è il mezzo definito e pratico che la scienza e l'industria provvedono alla guerra, questo è il mezzo che la guerra deve impiegare e deve curare di impiegare nel miglior modo possibile.

E l'aeroplano attuale è tal mezzo di guerra da richiamare su di esso tutta l'attenzione dell'ambiente militare in quanto che - quale è - può assumere una grandissima importanza se impiegato a dovere, se da esso si riesce a ritrarre tutto quanto esso può dare.

L'aeroplano attuale è capace di fornire tutte le informazioni che si desiderano sulle masse nemiche perché ha un raggio di azione sufficiente anche nel campo strategico; conoscere le forze e la dislocazione nemica è della massima importanza in

guerra, così risulta necessario che un esercito possieda una forza aerea capace di conservarsi in efficienza per tutta la durata di una campagna, e l'impieghi in modo da conservarsi fino al termine della campagna tale efficienza.

Una notizia fornita a tempo può decidere dell'esito di una battaglia e l'esito di una battaglia può decidere l'esito di una guerra.

Questa semplice considerazione indica come primo ed essenziale compito degli aeroplani debba essere quello delle esplorazioni sul nemico, primo ed essenziale concetto di impiego quello di conservarsi questo mezzo efficacissimo fino al momento decisivo.

Tutti gli altri compiti che si possono assegnare all'aeroplano debbono passare in seconda linea e non si potranno ad essi assegnare che quando si abbia la certezza di poter già, in ogni modo, raggiungere lo scopo principale, ossia quando la quantità delle forze aeree sia tale da superare il fabbisogno per l'esplorazione. Un altro compito, sempre secondario di fronte all'esplorazione sul nemico, ma che può in date circostanze assumere una importanza straordinaria è quello, dirò così, dell'esplorazione della propria truppa.

Nella grande battaglia moderna possono trovarsi di fronte diverse armate e numerosi corpi d'armata e, per quanto esistano numerosissimi mezzi di rapida comunicazione, può darsi che il comando supremo non giunga sempre a conoscere l'esatta sua dislocazione, né se gli ordini da esso emanati sono eseguiti od in via di esecuzione.

L'aeroplano fornisce un mezzo efficacissimo di collegamento che non conosce difficoltà di percorso e che può in breve ora informare il Comando supremo di quanto accade sul suo proprio fronte, un mezzo che può fornire addirittura la visione

complessiva del campo di battaglia, per quanto vasto esso sia.

L'esplorazione del nemico e quella delle proprie truppe fornisce un campo vastissimo all'attività della nuova arma, campo che da solo indica l'importanza alla quale essa deve necessariamente assurgere.

Certo, all'aeroplano, dato che vola, si può immaginare di affidare una quantità di altri compiti, ma perché ciò si possa fare è necessario, non solo che la forza aerea risulti esuberante al disimpegno dei compiti essenziali, ma che l'aeroplano si adatti ai compiti diversi.

Certo l'avvenire, ed il prossimo avvenire, permetterà di richiedere agli aeroplani qualche cosa di diverso dalla esplorazione, ma è da ritenersi che questa sarà ancora per lungo tempo il suo compito essenziale e quindi lo studio del perfezionamento dell'aeroplano va principalmente inteso al rendere più facile e più efficace la esplorazione.

Certo l'avvenire porterà ad ingigantire l'arma dell'aria che verrà assumendo un carattere proprio svincolandosi completamente dalla terra e dal mare. Nell'aria si combatterà come in terra ed in mare per la conquista del dominio dell'aria, dominio che permetterà ai volatori di dirigere le loro offese contro la terra ed il mare per agevolare la vittoria definitiva dei propri. Allora la funzione essenziale della forza aerea sarà il combattimento nell'aria e non più l'esplorazione sul nemico.

Ciò fatalmente avverrà ed avverrà tanto più presto quanto più presto verranno a perfezionarsi i mezzi aerei e quanto più vivace sarà la lotta fra le nazioni per la supremazia aerea, ma per ora, dato lo stato attuale del mezzo e dato lo stato attuale delle forze aeree, la funzione essenziale dell'aeroplano resta l'esplorazione del nemico.

9/14.

### **I desiderata dell'aviazione militare, ottobre 1913.**

*Articolo pubblicato sul "Notiziario del Battaglione Aviatori", 1913, n. 5 (settembre-ottobre), pp. 8-17, non firmato, ma attribuibile a Douhet con sicurezza. In questo testo coesistono le forme "aeroplano", "areoplano", "aereoplano", che si alternano anche in altri testi.*

(N.d.C.)

Se il lettore avrà pazienza di leggere tutto il presente fascicoletto troverà nelle notizie estere alcuni

*desiderata* relativi agli apparecchi da volo. Ad esempio nelle notizie circa la riorganizzazione dell'aviazione militare francese è detto:

«Secondo le ultime decisioni, la flotta aerea francese sarà dunque composta dei seguenti tipi di apparecchi:

a) *monoposti corazzati* per ricognizione per artiglieria e cavalleria, con velocità non inferiore ai 120 km. all'ora;



- b) *biposti corazzati* per ricognizioni di stato maggiore, con velocità non minore di 100 km.;
- c) *biposti corazzati* armati di mitragliatrici o cannoncini a tiro rapido, per l'attacco di aerei avversari, con velocità non minore di 120 km.;
- d) *apparecchi a più posti*, aereoplani pesanti, con grande raggio di azione, e velocità non minore di 100 km, per "speciali missioni".

Queste missioni speciali dovrebbero consistere ad esempio: nel disturbare la mobilitazione e la radunata dell'avversario, bombardando treni militari, distruggendo o guastando con esplosivi ponti, linee ferroviarie, magazzini, ecc..».

e su quelle che riguardano l'Austria:

- a) L'apparecchio deve poter portare un carico utile di kg. 250, dei quali 150 rappresentanti dal pilota e dall'osservatore e 100 da speciali attrezzamenti.
- b) La durata di volo deve poter permettere un percorso ininterrotto di 1000 km. colla velocità oraria minima di 90 km.
- c) La corsa di slancio alle partenze non deve superare i 100 m.

Attualmente, apparecchi che soddisfino completamente a tali *desiderata* non esistono; vero è che trovasi l'aggiunta che su tutto ciò si mantiene il massimo segreto, ma molte volte il massimo segreto nasconde il nulla.

Tuttavia questa espressione dei desiderata delle varie aviazioni militari denota l'orientamento che esse intendono prendere e può servire di guida agli inventori ed ai costruttori per lavorare in una utile direzione.

L'aviazione militare francese è quella che presenta un quadro più completo di differenziazione degli apparecchi da volo, essa di fatto ne richiede di quattro specie ben distinte e precisamente:

1. Biposti corazzati per ricognizioni di Stato Maggiore.
2. Biposti corazzati per il combattimento nell'aria.
3. Monoposti corazzati per ricognizioni speciali di artiglieria e cavalleria.
4. Apparecchi a più posti e largo raggio d'azione per missioni speciali.

Ciò che colpisce immediatamente è la preoccupazione della corazzatura che viene richiesta per tre apparecchi su quattro.

Tale preoccupazione deriva dalla convenienza di mantenersi a quote non troppo elevate per bene eseguire una ricognizione. La corazzatura evidentemente non può proteggere che una parte dell'aeroplano: la parte chiamata vitale costituita dal

personale di bordo, e dal motore coi relativi serbatoi di benzina ed olio; questa parte vitale costituisce un bersaglio piccolo e raccolto difficilmente vulnerabile quando si trova ad una altezza di 800-1000 metri sul livello del terreno sottostante. Se l'aeroplano potesse compiere tutte le sue missioni da una tale altezza la corazzatura sarebbe inutile - poiché in guerra è più necessario correre qualche alea, ma se si intende scendere più in basso sul nemico - a 4 o 500 m. - la corazzatura diventa quasi necessaria per salvaguardare mezzi difficilmente sostituibili in tempo di guerra e dei quali non si potrà mai avere una grande abbondanza.

Pur tuttavia la corazzatura implica un aumento di peso ed occorre tenere sempre presente che tutto il peso portato in volo deve essere peso utile se non vuol essere dannoso.

Non bisogna quindi lasciarsi trascinare dal desiderio di ottenere apparecchi invulnerabili, il che porterebbe ad apparecchi pesanti e con limitato raggio d'azione; l'invulnerabilità deve essere cercata dall'aviatore col mantenersi a quote elevate, pur conservando la sua potenzialità di osservazione e di azione.

Quando si tratta unicamente di osservazione sembrerebbe opportuno che questa venisse facilitata da mezzi ottici comuni, quali sono i canocchiali, impiegabili dall'aeroplano.

Dall'osservazione dell'aeroplano non bisogna mai chiedere troppi dettagli, è questa pure una considerazione che va tenuta presente per non falsare il concetto del suo impiego, e perciò, in generale, l'osservazione dall'aeroplano può venire eseguita perfettamente dall'altezza di 800-1000 metri - anche senza mezzi ottici speciali - quando ci si accontenta della determinazione delle masse e delle linee di qualche entità.

Una massa ed una linea di qualche entità non possono facilmente sottrarsi alla vista dalla verticale, o se si possono sottrarre poco varrà scendere sopra di esse a piccola altezza; sarà necessario scendere a minore altezza solo quando lo strato di aria interposto non sia abbastanza trasparente, come avviene nel caso di nebbia, ma la nebbia sarà sempre un grave ostacolo al volo, e quando vi sarà nebbia il maggiore pericolo per l'aeroplano non sarà certo determinato dalle offese che gli possono provenire dal basso.

Tutto ciò si è detto per dimostrare che la questione della corazzatura degli apparecchi aerei va considerata sotto tutti i suoi aspetti e che occorre pensare che se la corazzatura può essere molte volte utile



non sempre può risultare conveniente.

Si dice, come abbiamo visto, che la Francia voglia degli apparecchi corazzati biposti per le ricognizioni di Stato Maggiore.

Queste ricognizioni, dall'appellativo che loro è stato dato, debbono appunto consistere nelle ricognizioni strategiche e tattiche; come appare è un solo apparecchio quello che deve venire impiegato e ciò è naturale perché non è possibile, almeno per ora, fare tante sottili distinzioni. Trattasi dunque di un apparecchio a largo raggio d'azione, capace cioè di tre o quattro ore di volo, trasportante almeno due persone, corazzato, a grande velocità; apparecchio che deve quindi essere capace di portare un peso utile di 220-240 kg. oltre i materiali di consumo del motore e compresa la corazzatura. Apparecchio quindi del tipo pesante, monoplano (data la velocità che deve raggiungere) in complesso quindi un apparecchio, allo stato attuale delle cose, possibile ma pericoloso sia nel volo, sia nell'atterraggio.

È proprio necessaria la corazzatura per un simile tipo di apparecchio data la sua missione? Non sembra. Le ricognizioni di carattere strategico consistono essenzialmente nelle osservazioni a grandi masse, osservazioni sempre possibili dall'altezza di 800-1000 metri, ed anche da quote superiori, da quell'altezza cioè alla quale l'incolumità è quasi assicurata.

Per i lunghi voli, durante i quali si possono incontrare condizioni atmosferiche differenti è utile trasportare il minimo peso, diminuendo al massimo il peso per metro quadrato di superficie portante. Trasportare in simili condizioni da 60 a 80 kg. di corazzatura diventa forse più pericoloso che non correre l'alea di qualche fucilata durante il brevissimo tempo che l'aereo rimane sotto il tiro.

Attualmente possediamo degli eccellenti e provati apparecchi non corazzati capaci di rispondere a tutte le esigenze dei desiderata francesi rispetto agli apparecchi per ricognizioni di Stato Maggiore e non sembra proprio necessario né utile andare a ricercare di più in questo campo, ed in tale ordine di idee. Vero è che nelle ricognizioni di carattere tattico può avvenire di che sia utile di scendere a quote più basse, ma nelle ricognizioni di carattere tattico necessita un minor raggio di azione e quindi si può diminuire il peso dei materiali di consumo del motore, sostituendo questo peso con una corazzatura, lasciando così il peso totale invariato. Ciò implica lo studio di una corazzatura amovibile

da impiegarsi solo in casi speciali e si ritiene che questo sia il sistema preferibile in quanto che permette all'aviatore di non doversi sempre trascinare dietro un peso, nella massima parte dei casi inutile e perciò dannoso.

Pare, almeno dalle notizie avute, che i francesi vogliano anche un biposto per il combattimento nell'aria, anche questo corazzato.

I francesi, che osservano l'organizzazione aerea tedesca, sentono la necessità del combattimento nell'aria, sentono il bisogno di organizzarsi per distruggere le potenti aereonavi tedesche, il che per essi rappresenterebbe una grande vittoria materiale e morale.

Data l'organizzazione aerea tedesca risulta evidente che il primo compito degli areoplani francesi dovrà essere quello di battere le aereonavi nemiche, ricercandole nell'aria e nell'interno dei loro hangars.

Per questa lotta sono necessarie ai francesi due specie di armi, una per abbattere l'aereonave in volo, una per ricercarla nel proprio rifugio; una mitragliatrice con proiettili incendiari ed una granata ordinaria; ma questo non basta ancora; occorrono areoplani molto veloci e con grande rapidità ascensionale per raggiungere l'aereonave in volo, occorrono forti velocità e grande raggio di azione per giungere agli hangars che riparano le aereonavi in stazione.

Occorrono molte cose ma non la corazzatura il cui peso venendo abolito permetterà, a parità di altre condizioni, un armamento più potente, un munizionamento più grande, una maggior velocità, una maggior rapidità di ascesa, un maggior raggio di azione.

Questo tipo di aereoplani per il combattimento nell'aria rappresenta un'arma eminentemente offensiva, nella quale tutto deve essere diretto all'offesa, passando la difesa in linea secondarissima. La corazzatura di un aereo disposto a difesa dalle offese di un dirigibile dovrebbe avvolgere completamente tutte le parti vitali dell'aereo, perché le offese possono giungere dal di sopra, dal di sotto, e dai fianchi; dovrebbe quindi essere pesantissima.

Va inoltre notato che in tale lotta aereo aereo e dirigibile combattono ad armi uguali - mitragliatrici - ma l'uno è immensamente più vulnerabile dell'altro, e la lotta si presenta quindi vantaggiosa per il più piccolo, il quale generalmente non sarà mai solo.

Nessuna ingombrante corazza quindi, ma un

apparecchio velocissimo, leggero, monoposto, capace di eseguire il tiro in caccia; per arma una mitragliatrice fissa disposta sull'asse dell'apparecchio, automatica, da mettersi in azione continua premendo un bottone; attacco deciso con volo diretto sul fianco del dirigibile, inizio del fuoco ad 800-600 metri; attacco simile a quello che può fare una torpediniera su di una corazzata, ma con molta più probabilità di riuscita.

Si è detto: apparecchio monoposto; e di fatto che bisogno vi è, in un tale apparecchio e per una tale missione, di condurre un passeggero.

Se l'apparecchio è unicamente destinato all'attacco dei dirigibili in volo la mitragliatrice è sufficiente; così per esempio una squadriglia destinata a proteggere una piazza forte od una città dalle offese di dirigibili nemici dovrebbe essere armata di sole mitragliatrici.

Ma se si intende, come è il caso dei francesi, di andare alla ricerca dei dirigibili nemici nei loro stessi territori è pur necessario aver la possibilità di raggiungerli anche se ricoverati nei propri hangars, e perciò, in questo caso, sarà necessario, oltre la mitragliatrice, un munizionamento di granate mina da lasciar cadere con opportuni dispositivi. I desiderata francesi, se le notizie ricevute sono esatte, non sembrano quindi i più razionali né i più opportuni.

Sempre secondo quanto è stato detto sembra che i francesi desiderino anche un monoposto corazzato per le ricognizioni speciali di artiglieria e di cavalleria.

Non si comprende bene come si siano accomunate in un identico desiderio le due armi differentissime.

Gli aereoplani per le grandi unità di cavalleria debbono soddisfare essenzialmente alle esigenze di poter costituire squadriglie leggerissime e mobilissime.

Le grandi unità di cavalleria muovono velocemente, ma soprattutto non presentano mai una fronte di una qualche stabilità e dietro la quale si possa rimanere al sicuro. Le squadriglie debbono sempre rimanere molto vicine ai grossi della cavalleria per non rimanere campate in aria; mentre le squadriglie addette all'Armata ed ai corpi d'Armata possono sostare dietro il fronte delle proprie truppe e trasferirsi solo quando la loro distanza dal fronte diventa eccessiva, le squadriglie addette alle grandi unità di cavalleria debbono, si può dire, quasi accampare insieme alla cavalleria. Occorrono quindi per la cavalleria apparecchi leggerissimi, che siano

capaci di atterrare facilmente, facilmente smontabili e ricoverabili; apparecchi perciò bensì monoposti ma non corazzati. A che scopo la corazza se questi apparecchi dovranno essenzialmente sorvegliare la cavalleria nemica in genere armata solo di moschetto e che deve mettere piede a terra prima di sparare?

Gli aeroplani possono rendere grandi servizi all'artiglieria indicando ad essa i bersagli e facendole conoscere il risultato dei tiri. Ma per far ciò non è affatto necessario recarsi sulla verticale del bersaglio e rimanervi costantemente. Perché la corazza? Perché appesantire inutilmente un apparecchio che deve essere leggero, piccolo, non ingombrante se deve seguire l'artiglieria e trovare campi di atterraggio prossimi all'artiglieria in posizione?

Prendendo per base i desiderata francesi - o almeno quanto si dice siano tali desiderata - noi siamo andati criticandoli e discutendo sui vari tipi di aereoplani da guerra adattandoli a diverse esigenze di guerra.

Ma noi ci possiamo ora domandare: È l'aeroplano giunto ad un tal grado di perfezione da potere differenziare le sue funzioni? Pur troppo è necessario rispondere che no.

L'aeroplano è una macchina che è stata fatta ed è ancora fatta unicamente per volare e che noi impieghiamo per usi di guerra ma che non abbiamo ancora saputo adattare a questi usi.

Noi diciamo per esempio che l'aeroplano si può usare per le ricognizioni di guerra, osservando il nemico dall'alto al basso, ma facendo ciò non pensiamo che ad utilizzare una qualità insita negli apparecchi non da noi cercata, non da noi voluta ed ottenuta.

A questo riguardo non abbiamo fatto altro, fino ad ora, che tagliare un piccolo pezzo d'ala nella sua parte posteriore vicino al fuselage dei monoplani. Negli stessi biplani, nei quali la visibilità è più grande, è più grande unicamente perché le condizioni di equilibrio dell'apparecchio portano pilota e passeggero molto avanti nel fuselage ed al di fuori delle ali.

Ora che l'aeroplano vola e vola bene bisogna che noi cerchiamo di adattarlo il più che sia possibile ai nostri scopi militari, questo è il lavoro più urgente e più pratico ed è questo l'indirizzo che l'aviazione militare deve dare all'industria.

Quali sono gli adattamenti che deve subire l'aeroplano per meglio soddisfare all'uso di guerra? Possiamo distinguerli in due categorie: adattamenti di ordine aviatorio e di ordine prettamente militare.

Adattamenti di ordine aviatorio:

1. L'aeroplano militare deve potere volare la massima parte dei giorni dell'anno, deve cioè poter volare in condizioni atmosferiche cattive, avere perciò una massima stabilità di volo nel vento irregolare.

2. L'aeroplano militare deve poter essere guidato da piloti di abilità media poiché molti dovranno essere i piloti militari: deve dunque essere facile a condurre qualunque siano le condizioni atmosferiche. L'aeroplano attuale esige che l'aviatore manovri per mantenere il proprio equilibrio laterale, manovri per mantenere il proprio equilibrio longitudinale, manovri per mantenere o variare la rotta, manovri per mantenere o variare la quota. Sono quindi quattro manovre continue, due delle quali vengono imposte dalle perturbazioni dell'equilibrio, due dalle volontà del pilota.

Le due prime manovre debbono col tempo venire abolite e cioè gli apparecchi debbono venire costruiti in modo da mantenersi in equilibrio laterale e longitudinale senza bisogno dell'opera del pilota, il quale deve solamente agire quando intende mutare la rotta o variare la quota.

Questo perfezionamento appare oggi difficile ma nulla dice che sia impossibile ad ottenersi; ogni squilibrio è dovuto ad una causa, è sufficiente utilizzare la stessa causa per indurre quella manovra che ristabilisce l'equilibrio.

Raggiunto questo perfezionamento, ed il raggiungerlo non è questione che di tempo, di studio e di lavoro, la conduzione dell'aeroplano risulterà immensamente facilitata e l'uso di esso immensamente meno pericoloso. Ciò che rende difficile e pericolosa la conduzione di un aeroplano è appunto la necessità per il pilota di riportare l'apparecchio in equilibrio ogni volta che questo viene turbato; quando non esista più questa preoccupazione non solo la conduzione sarà più facile, meno faticosa, meno snervante, ma saranno evitate tutte queste false manovre o quelle mancanze di manovra che costituiscono la causa prima di ogni catastrofe.

3. L'aeroplano militare deve potere partire ed atterrare in poco spazio. Tanto minore sarà lo spazio necessario per la partenza e per l'atterraggio tanto più facile sarà trovare campi di atterraggio.

Un campo di atterraggio, quando vi è la possibilità di sceglierlo, deve essere tale da permettere anche il lancio, altrimenti l'apparecchio, dopo l'atterraggio, rimane inutilizzato. Un apparecchio capace di atterrare in 25 metri ma che ha

bisogno di 100 m. per partire deve atterrare solo in campi di 100 m. La possibilità di atterrare in 25 m. gli sarà solo utile per salvarsi in caso di atterraggio forzato.

L'atterraggio forzato può avvenire in due casi: arresto del motore per panne del medesimo; deficienza di benzina che obbliga ad atterrare prima che il motore si arresti per mancanza della medesima; il primo è il caso normale, il secondo quello eccezionale.

Poiché nel caso normale di atterraggio forzato il motore è fermo necessita che l'atterraggio in breve spazio, per ragioni di sicurezza, possa ottenersi a motore fermo; hanno quindi poca importanza quei dispositivi che riducono lo spazio di atterraggio in virtù dell'azione del motore (ad esempio la contromarcia dell'elica).

Per ottenere un breve spazio di lancio e di atterraggio è necessario che l'apparecchio possa partire ed atterrare con una piccola velocità e conviene che sia leggero.

Viceversa in volo è necessario potere sviluppare una notevole velocità, risulta di conseguenza che l'apparecchio militare deve poter disporre di una grande elasticità di velocità (notevole differenza fra velocità massima e minima) e non deve essere eccessivamente pesante.

L'aeroplano militare deve possedere un motore di sicuro funzionamento, elastico e robusto. Il perfezionamento del motore è perfezionamento dell'apparecchio poiché oggi si può dire che finché il motore agisce l'aeroplano non presenta pericoli; tutto il pericolo è dato dal non perfetto funzionamento del motore. L'avvenire è forse dei motori fissi con raffreddamento ad acqua i quali per ora presentano l'inconveniente del maggior peso specie nelle piccole potenze (al di sotto dei 100 HP) e di un funzionamento non ancora completamente sicuro, per quanto più regolare di quello dei motori rotativi.

Il motore dovrebbe essere silenzioso, più che per altro per comodità di coloro che montano l'apparecchio.

Adattamento di ordine militare.

1. Visibilità. La visibilità deve risultare perfetta e comoda tanto per il pilota come per il passeggero; l'ottenere ciò non è che una questione di adattamento al quale bisogna giungere al più presto. L'elica deve essere portata dietro al pilota ed al passeggero sia per rendere più netta la visione in avanti, sia per togliere gli inconvenienti del vento



e dell'olio, sia per permettere l'armamento in caccia dell'apparecchio. (Il motore dovrà essere portato avanti per ragioni di sicurezza e non deve in alcun modo ostacolare la visibilità frontale, né l'armamento in caccia).

Tanto il pilota come il passeggero debbono essere situati in posizione comoda in modo da potere osservare lungamente, attentamente, senza sforzo né disturbo, in modo da poter comodamente consultare carte, strumenti, prendere appunti, eseguire schizzi. Pilota e passeggero debbono poter facilmente comunicare l'uno coll'altro.

2. Velocità. La velocità deve essere la massima compatibilmente colle condizioni di atterraggio. Come è noto si sono costruiti apparecchi con velocità superiori ai 200 km. all'ora, ma tali apparecchi hanno bisogno di uno spazio enorme per l'atterramento che riesce difficilissimo. Occorre all'apparecchio militare di atterrare nel minimo spazio, premesso questo, la velocità del volo deve essere la massima poiché, quali che siano le idee nella lotta nell'aria, è certo che l'apparecchio più veloce può imporre il suo volere al meno veloce. La minima velocità che può permettersi ad un aereo deve essere superiore alla massima velocità dei dirigibili.

3. Rapidità ascensionale. È necessario che sia massima per dare mezzo all'aereo di raggiungere in breve tempo la sua quota utile, in caso per sottrarsi rapidamente alle offese dal basso e per potere ottenere il dominio sui dirigibili.

4. Raggio di azione. Non dipende unicamente dalle quantità di benzina e di olio che può trasportarsi, ma bensì anche dalla resistenza dei piloti. Ora l'aviazione militare deve contare su piloti medi dai quali si può richiedere una media resistenza, necessita quindi per accrescere il raggio di azione, non solo accrescere la potenzialità dell'apparecchio, ma rendere la sua conduzione facile, comoda, poco faticosa e poco snervante. Certamente è utile possedere un larghissimo raggio di azione ma perché questo non sia solamente nominale è necessario sia usufruibile dalla massa dei piloti.

5. Peso utile. Il peso utile trasportabile dall'aereo è fattore importantissimo in quanto che quanto è più grande tanto può permettere all'aereo di compiere missioni svariate. Esso può utilizzarsi per portare benzina ed olio allargando il raggio d'azione, per portare armi dando il mezzo di compiere

azioni offensive, per munirlo di corazzatura diminuendo la vulnerabilità dell'apparecchio.

Non bisogna però essere tentati ad accrescere questo peso utile fino a compromettere la sicurezza del volo aumentando eccessivamente il peso per metro quadro di superficie portante.

6. Facilità di smontaggio, di ricovero e di riparazione. È necessario potere smontare dall'apparecchio tutte le parti ingombranti in modo da poterlo ricoverare facilmente e rapidamente; occorre poterlo rimontare in pochi minuti: non deve essere necessario di regolare un apparecchio dopo lo smontaggio ed il rimontaggio. Tutte le parti degli apparecchi uguali debbono essere intercambiabili e facilmente ricambiabili. Il tutto deve essere solido, semplice, resistente alle intemperie, indeformabile all'umidità. L'apparecchio deve diventare completamente metallico come lo sono tutte le macchine di precisione.

Un apparecchio che risponda ai requisiti ora accennati è un apparecchio militare che può rispondere a tutti i desiderata odierni mediante opportuni adattamenti.

*Per l'esplorazione.* Può portare il passeggero ed avere ancora un raggio d'azione sufficiente (tre o quattro ore). Può portare il passeggero ed una corazzatura amovibile per le ricognizioni a bassa quota diminuendo il raggio d'azione. Senza passeggero può accrescere il suo raggio d'azione (oltre le quattro ore), oppure mantenendo il suo raggio d'azione proteggersi con corazza.

*Per la lotta nell'aria.* Può armarsi di un'arma in caccia utilizzando per essa la disponibilità del peso del passeggero, inutile in tale circostanza.

*Per l'offesa dall'alto.* Può portare mezzi di offesa dall'alto usufruendo della disponibilità del peso del passeggero inutile anche in tale missione.

Sembra quindi che il primo passo verso il progresso sia quello di ottenere un apparecchio di tal fatta, adatto a tutte le esigenze di guerra senza precorrere troppo i tempi sottilizzando su apparecchi più specialmente adatti a determinati scopi.

Ciò verrà in seguito, quando l'aviazione abbia assunto un più stabile assetto, si sia saldamente affermata, sia insomma uscita da quel periodo di intenso e tumultuoso sviluppo nel quale ancora si trova.



9/15.

### **Considerazioni sull'impiego delle squadriglie di aviazione nelle grandi esercitazioni di cavalleria, ottobre 1913.**

*Articolo pubblicato nel "Notiziario del Battaglione Aviatori", 1913, n. 5 (settembre-ottobre), pp. 36-38, non firmato, ma attribuibile a Douhet con sicurezza.*

*Il 5° numero del "Notiziario" riporta un'ampia relazione su Gli aerei alle grandi esercitazioni di cavalleria del 1913, pp. 18-35, non firmata, ma attribuibile a Douhet con sicurezza, che illustra minutamente il ruolo degli aeroplani nelle grandi manovre citate del 7-17 settembre 1913. Non la riproduciamo perché troppo dettagliata, ma pubblichiamo il breve articolo, sempre attribuibile a Douhet, che sintetizza le conclusioni emerse dalla partecipazione dell'aviazione alle esercitazioni di cavalleria.*

(N.d.C.)

Occorre tener presente:

1. Che le squadriglie impiegate erano unità organiche appena costituite, si potrebbe dire create da pochissimo tempo, e che quindi non potevano possedere quella consistenza organica necessaria ad un perfetto funzionamento; tuttavia esse risposero bene per tutto quanto riguardava l'insieme del personale e dei materiali.

2. Che le squadriglie possedevano osservatori diremo così di occasione, alcuni erano piloti od allievi piloti che avevano bensì volato ma non avevano mai avuto campo di esercitarsi praticamente nell'osservazione di truppe, gli altri erano ufficiali che volavano per la prima volta come passeggeri. Mancava quindi la preparazione alla osservazione dall'alto delle truppe.

3. Che le squadriglie impiegate furono di due tipi: mobili e di posizione. Quelle mobili sono state studiate per essere addette alle Armate ed ai Corpi di Armata; quelle di posizione per presidiare luoghi fortificati o di speciale importanza.

Né le une, né le altre erano le più adatte per coadiuvare l'azione delle grandi unità di cavalleria per le quali sono in studio speciali squadriglie dotate di maggiore facilità di spostamento ed essenzialmente più leggere.

Le squadriglie per Divisioni di cavalleria dovranno poter seguire i grossi delle Divisioni per rimanere sempre in stretta relazione coi Comandi dai quali dipendono; troppo diversa è la mobilità delle grandi unità di cavalleria rispetto a quella delle Armate e

dei Corpi d'Armata per potere impiegare nello stesso modo le unità aeree.

Le squadriglie di posizione vennero impiegate unicamente come esperimento aviatorio in seguito a proposta del Battaglione. Non conoscendosi nulla del tema delle manovre una fu situata a Busto perché quivi erano hangars disponibili ed una a Verona perché questa piazza è sede di una squadriglia di posizione. Questa ultima, dato il tema delle manovre, risulta troppo lontana dal teatro delle operazioni, e il comandante delle squadriglie spinto dal desiderio di essere utile, la spostò.

Sull'impiego di queste squadriglie di posizione non si può dire nulla di positivo, si ripete che fu un semplice esperimento aviatorio, poiché sarebbe assurdo assegnare ad unità mobili come la cavalleria mezzi aerei che debbono far centro in un punto fisso.

4. Che il compito degli aerei presso la cavalleria è il compito esplorativo più difficile che possa assegnarsi agli aerei. La cavalleria presenta masse relativamente piccole e dotate di grande velocità, masse quindi difficilmente rintracciabili e colle quali è difficilissimo mantenere il contatto aereo. Una divisione di fanteria più facilmente scopribile è più facilmente mantenuta sotto il contatto aereo in quanto che non può in un giorno allontanarsi di molto dal luogo dove si trovava il giorno prima, e perciò una volta scoperta risulta facile conservare il contatto nel tempo tanto più che le grandi unità delle tre armi, essendo inquadrare nella generalità dei casi, muovono lungo linee quasi obbligatorie e facilmente prevedibili. I reparti di cavalleria invece in una giornata possono spostarsi indifferentemente in tutti i sensi e per grande raggio, operando isolate e su largo territorio, riesce quindi difficilissimo mantenerli sott'occhio.

5. Che si trattava dunque dell'impiego più difficile della esplorazione aerea e che i mezzi non erano quelli perfettamente adatti poiché concepiti e preparati per altri scopi. Si aggiunga che era la prima volta che comandi di grandi unità di cavalleria avevano a loro disposizione unità aeree e cioè mezzi esplorativi completamente nuovi. Non vi poteva quindi naturalmente essere un completo e sicuro affiatamento fra i comandi ed i mezzi e per quanto fossero state emanate norme di impiego era naturale che questo impiego non poteva preten-

dersi perfetto. Se si pensa, per esempio quanto riesca ancora oggi difficile e discutibile l'impiego dell'artiglieria che pure esiste da secoli non può recare meraviglia se il primo impiego, in circostanza eccezionale di difficoltà, delle unità aeree presti il fianco alla critica.

Il concetto essenziale che deve guidare l'impiego dell'arma aerea a scopo esplorativo è quello che l'arma aerea, costituendo quasi un occhio del comando che può essere spinto lungo un determinato raggio d'azione in tutte le direzioni, deve essere direttamente impiegato dai comandi dai quali dipende. Solo i Comandi sono competenti a giudicare quale sia la direzione conveniente da dare a questo sguardo dall'alto che può spingersi radialmente per qualche centinaio di chilometri e quindi solo i comandi sono competenti a determinare la direzione dello sguardo aereo, è assolutamente necessario quindi che alle squadriglie giungano ordini esatti, precisi, determinati.

È il cervello che dirige lo sguardo; l'occhio non è che un mezzo adatto a ricevere una impressione che trasmessa al cervello determina una sensazione dalla quale il cervello stesso prende regola. L'arma aerea non è che l'occhio, questo è necessario tenere sempre presente nell'impiego di quest'arma.

Poiché tale impiego diretto è indispensabile è necessario che i Comandi conoscano perfettamente quanto l'arma aerea può dare perché da essa possano richiedere tutto quello che può dare.

9/16.

**Acrobatismo aereo. Circolare, 25 novembre 1913.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 43.*

*Circolare a tutti i comandi e distaccamenti dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 6098, datata Torino, 25 novembre 1913, oggetto: "Acrobatismo aereo", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Doubet".*

(N.d.C.)

L'aviazione, con i suoi meravigliosi progressi, ci ha rapidamente condotti ai prodigi di Pegoud e di Chevillard, le cui straordinarie e pericolose esperienze hanno, senza dubbio, un enorme valore tecnico e dimostrativo dal punto di vista della solidità degli apparecchi e dei limiti consentiti alla manovra degli stessi.

Di qui la necessità di un perfetto affiatamento fra i comandi e l'arma aerea, affiatamento che non potrà ottenersi improvvisamente all'atto della mobilitazione, ma che impone un contatto continuo fino dal tempo di pace fra i comandi stessi e l'arma nuova.

Questo contatto, tanto più urgente quanto più l'arma aerea si sviluppa rapidamente, non si potrà ottenere che mettendo fino dal tempo di pace le squadriglie alla diretta dipendenza dei comandi territoriali per quanto ha tratto coll'istruzione tattica e colla disciplina, in modo da impiegare le squadriglie stesse nelle varie esercitazioni e manovre, e dando l'importanza che merita al saggio impiego dell'esplorazione aerea in ogni circostanza.

6. Che durante tutto il periodo delle manovre le condizioni meteorologiche si mantengano sfavorevolissime all'impiego dei mezzi aerei.

Tenute presenti le precedenti considerazioni e visti i risultati ottenuti dai due gruppi di squadriglie nelle esercitazioni di cavalleria si può veramente concludere che l'arma aerea ha dimostrato non solo la sua utilità ma anche la sua necessità negli eserciti moderni e che si può nutrire sicura speranza che essa, uscendo dalla sua crisi di formazione e di sviluppo ed affermandosi saldamente, riuscirà a rendere segnalati servizi nelle guerre future, costituendo, se bene impiegata, un importante fattore di vittoria.

Oggi molti piloti di professione, virtuosi dell'aviazione, si gettano nella luminosa via di Pegoud e di Chevillard, compiendo pericolose evoluzioni, che oltrepassano i comuni limiti della condotta di un aeroplano, diventando un vero e proprio acrobatismo aereo.

Questo Comando intende richiamare l'attenzione di tutti i dipendenti piloti su tale tendenza, che incomincia ad ingenerarsi anche fra i nostri ufficiali aviatori, che, spinti dall'entusiasmo giovanile e dal fascino di questo sport ardimentoso e seducente, si lasciano condurre a compiere, in volo, delle manovre altrettanto pericolose quanto inutili ai fini dell'aviazione militare.

I professionisti dell'aviazione sono arbitri della loro sorte e della loro vita e, d'altra parte, le loro

temerarie, ma non sterili esperienze, grandemente giovani ai progressi della tecnica dell'aviazione, soprattutto dal punto di vista sportivo.

Ciò non può dirsi però degli aviatori militari, la cui preziosa esistenza è, e deve essere consacrata alla patria e che, per conseguenza, non devono esporre a pericolo la vita, se non quando ciò sia per essere veramente utile. La pratica dell'aviazione presenta per se stessa già troppi pericoli e, d'altra parte l'attività dei piloti militari può esplicarsi brillantemente, e con larga messe di allori in tanti rami della tecnica professionale dell'aviazione, perché essi debbano sentire il bisogno di abbandonarsi a degli esercizi inutilmente pericolosi.

Questo Comando riterrà come gravissima mancanza disciplinare ogni infrazione allo spirito della presente circolare e per tanto ordina che la più scrupolosa e severa sorveglianza sia esercitata in tutti i campi, per cura dei comandanti responsabili. Ogni infrazione dovrà essere immediatamente repressa con la sospensione dei voli, senza pregiudizio di quelle più severe sanzioni disciplinari, che questo Comando credesse di adottare, non escluso il ritorno ai corpi di provenienza.

La presente circolare sarà, per cura dei Comandanti di campo e di Squadriglia, portata a conoscenza di tutto il personale navigante.

9/17.

### Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare, 1° dicembre 1913.

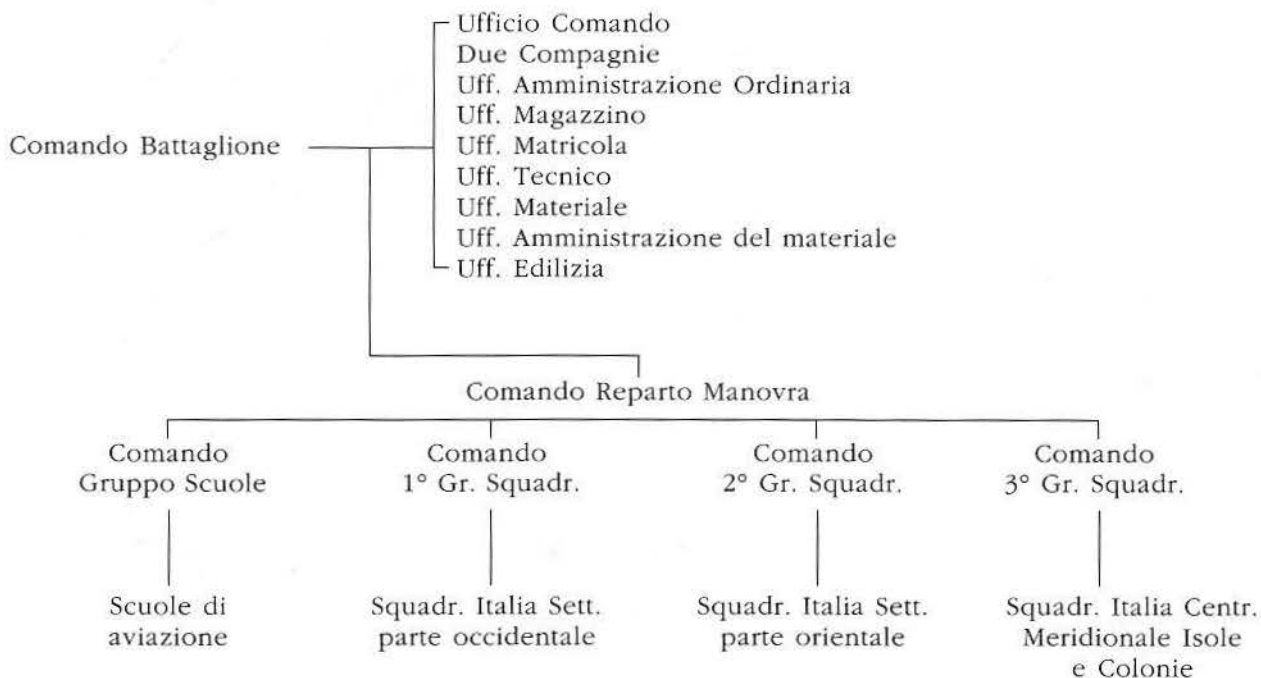
*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913). Relazione dattiloscritta, non datata (ma lo specchio allegato porta l'indicazione 1° dicembre 1913), firmata "il maggiore, comandante del Battaglione" (timbro) e "G. Douhet" (a mano).*

*Uno specchio allegato.*

### ORGANIZZAZIONE DEL BATTAGLIONE

Il Battaglione Aviatori, presi gli ordini e le direttive dall'Ispettorato Aereonautico, provvede a tutto quanto ha tratto coll'aviazione militare. Partendo dal concetto che, scopo dell'aviazione militare è quello di fornire all'Esercito unità aeree pronte ad entrare in campagna al primo appello, l'organizzazione del Battaglione venne sistemata in modo da raggiungere questo scopo, nel seguente modo:

(N.d.C.)



Disciplinariamente ed amministrativamente il Battaglione funziona secondo le regole normali come un corpo qualunque dell'esercito avente una grande quantità di Distaccamenti. Allo scopo di decentrare e di rendere più agevole l'azione del Comando le Scuole vennero riunite in un Gruppo Scuole e le Squadriglie in tre Gruppi Squadriglie.

Così le Scuole e le Squadriglie fanno capo ai rispettivi Capi Gruppi, questi al Comando del Reparto Manovra e il Comando del Reparto Manovra al Comando del Battaglione.

In tale gerarchia sono state assegnate ad ogni Comando le proprie attribuzioni, specialmente per quanto riguarda l'istruzione tecnica ed il servizio del materiale di aviazione, in modo che ogni Comando abbia una certa libertà di azione e una propria responsabilità, sì che al Comando del Battaglione non giungano che le questioni di carattere più importante e di ordine generale.

Ognuno di tali Comandi ha firma e corrisponde direttamente coi Comandanti immediatamente superiori ed inferiori.

*Il Comando del Battaglione* per mezzo degli Uffici direttamente dipendenti provvede a tutto il funzionamento del Battaglione.

*L'Ufficio Comando* risolve tutte le pratiche di indole generale e specialmente quelle disciplinari e riguardanti il personale ufficiali. L'Ufficio Comando dispone di litografia e tipografia, le quali servono essenzialmente per la produzione delle pubblicazioni di ogni genere d'ordine tecnico necessarie al Battaglione (Bollettino; istruzione sui motori, sugli apparecchi, piante dei campi di atterraggio, caricamenti, ecc.).

*Le due compagnie* danno una prima istruzione alle reclute, istruiscono gli allievi caporali, i volontari ordinari, i volontari di un anno, gli allievi ufficiali; forniscono il personale di truppa occorrente alle squadriglie, alle scuole, alle officine, agli uffici della sede e fuori della sede.

*L'Amministrazione ordinaria* del Battaglione è retta da un apposito Consiglio di amministrazione facente capo al relatore Ten. Col. sig. Vezzoni dal quale dipendono il Direttore dei Conti, l'Ufficiale pagatore e di Matricola.

*L'Ufficio mobilitazione* funziona analogamente a quello degli altri Corpi dell'Esercito.

*L'Ufficio tecnico* si occupa di tutte le questioni di ordine tecnico e cioè:

- a) stabilisce le condizioni di collaudo contrattuali alle quali devono soddisfare apparecchi, motori e in genere qualsiasi altro materiale di aviazione.
- b) provvede alla sorveglianza delle officine private di costruzione, al collaudo dei materiali tutti che vengano acquistati dal Battaglione.
- c) decide della messa fuori uso dei materiali d'aviazione, della loro sostituzione o riparazione, in questo ultimo caso giudica dei preventivi e collauda i lavori fatti.
- d) si mantiene al corrente di tutto ciò che ha tratto colla tecnica dell'aviazione, consultando pubblicazioni estere e nazionali.
- e) propone studi ed eseguisce esperimenti.
- f) esamina le proposte delle case nazionali ed estere, e quelle invenzioni che vengono presentate al Battaglione.
- g) provvede ai servizi di aerologia.
- h) provvede ai corsi tecnici per i motoristi e per i chauffeurs, ai corsi tecnici preparatori per gli allievi piloti, sottufficiali ed allievi Ufficiali.
- i) ha l'alta sorveglianza sulle officine del Battaglione.
- l) compila istruzioni sull'impiego e la conservazione del materiale di aviazione.

Dall'Ufficio tecnico dipendono quindi:

- 1° l'Officina alla sede del Battaglione
- 2° il Laboratorio fotografico
- 3° il Laboratorio sperimentale di Mirafiori
- 4° la sezione tecnica di Mirafiori
- 5° l'Officina riparazioni motori di Mirafiori
- 6° l'Officina di Vizzola Ticino
- 7° le Officine dei Campi Scuola.

1) L'Officina alla sede del Battaglione viene utilizzata per eseguire piccoli lavori di riparazione e di adattamento dei materiali deteriorati che vengono dai distaccamenti, per la costruzione di oggetti e di materiali diversi sperimentali, per i lavori di imballaggio necessari al magazzino per le spedizioni, ecc.

2) Il Laboratorio fotografico per tutti i lavori fotografici del Battaglione.

3) Il Laboratorio sperimentale di Mirafiori dispone di una dinamo-freno e di un mulinello Renard per la prova ed il collaudo dei motori, di una macchina per la resistenza delle tele, di strumenti di misura, di un piccolo gabinetto chimico per la prova degli olii e delle benzine; possiede pure un hangar per



apparecchi in esperimento.

4) La Sezione tecnica di Mirafiori dispone di hangars e del personale necessario agli esperimenti di apparecchi di volo di modello vario, e per il funzionamento del laboratorio sperimentale, della Stazione aereologica di Mirafiori.

5) L'Officina riparazione motori di Mirafiori. È una piccola officina nella quale vengono riparati i motori del Battaglione che pur presentando guasti che non possono venire riparati presso le squadriglie e le scuole non presentano guasti tali da dover essere inviati alle officine private. Questa officina risponde ad un bisogno economico, e, nel tempo stesso, è mezzo di istruzione per i motoristi militari.

6) L'Officina di Vizzola Ticino. È un officina che può largamente produrre. Essa è destinata a produrre pezzi di ricambio ed a costruire apparecchi sperimentali. Ha direzione propria autonoma e dipendente dall'Ufficio tecnico solo per quanto riguarda gli ordini di lavoro, la sorveglianza ed il collaudo dei lavori eseguiti.

7) Officine dei campi scuola. Hanno direzione propria e autonoma, e dipendono dall'Ufficio tecnico solo per quanto riguarda l'andamento generale. Hanno lo scopo di riparare gli apparecchi delle scuole fornendosi dei pezzi di ricambio dall'Officina di Vizzola. Ne esistono 3: Malpensa, Aviano, Pordenone.

*Ufficio Materiale* - Provvede a tutti i bisogni del Battaglione per quanto riguarda i materiali di aviazione. Tutti i materiali vengono presi in carico dal Consegnatario Generale del Materiale il quale a sua volta lo dà in carico ai diversi enti.

Chiunque ha bisogno di materiale lo richiede, pel tramite gerarchico al Comando del Battaglione, il quale, quando ritiene giusta la richiesta, ordina all'Ufficio Materiale che sia provveduto.

L'Ufficio Materiale, se ha il materiale richiesto in magazzino, lo spedisce senz'altro, se non l'ha lo provvede con le regole normali.

Poiché per certi materiali non conviene la spedizione dal Magazzino centrale, i distaccamenti possono provvedersi sul posto previa autorizzazione del Comando del Battaglione.

Allorché la provvista è talmente urgente da non poter attendere la autorizzazione, i distaccamenti possono provvedere d'urgenza, chiedendo imme-

diatamente la sanzione.

Il materiale da cambiarsi per guasti, rotture o deterioramenti deve essere inviato al magazzino centrale.

Dall'Ufficio Materiale, dipende una piccola officina per le riparazione delle camere d'aria e dei copertoni, alla quale affluiscono, per le riparazioni, dai Distaccamenti tali materiali.

Si sta istituendo pure a dipendenza dell'Ufficio Materiale, una officina di disfacimento e ricupero. Avviene spesso che apparecchi e motori di aviazione vengono messi, in seguito a cadute, fuori uso; da tali apparecchi e da tali motori, per quanto ridotti in stato inservibile si possono recuperare molti pezzi utilizzabili come parti di ricambio.

Questo lavoro, dovrebbe essere fatto presso i distaccamenti, ma l'esperienza ha dimostrato che per mancanza di tempo e di pratica il risultato è quasi nullo, e per ciò il Comando del Battaglione ha deciso di istituire questa officina di disfacimento alla sede. Quivi con qualche operaio soldato, ben presto specializzato, si potranno ordinatamente recuperare le parti utilizzabili e versare nel magazzino generale, se occorre con qualche riparazione da eseguirsi dall'officina della sede.

*L'Ufficio di Amministrazione del materiale* funziona per mezzo del consiglio di amministrazione del materiale (Relatore Rag. cav. Carretta), ed ha stretto legame coll'ufficio materiale.

*L'Ufficio Edilizia* provvede a tutto quanto ha tratto colla costruzione e manutenzione del Battaglione, per l'impianto dei campi scuola squadriglia, laboratori, ecc.

*Il Comando del Reparto Manovra* ricevuti gli ordini e le direttive dal Comando del Battaglione provvede allo svolgimento di tutto quanto ha tratto all'istruzione tecnica-aviatoria del personale dipendente per mezzo del Comando del Gruppo Scuole (che provvede all'istruzione aviatoria del personale navigante), e dei Comandi di Gruppi squadriglia (che rispondono dell'andamento generale delle squadriglie dipendenti).

*Le squadriglie* funzionano come comandi di compagnie staccate, posseggono tutti i mezzi per il loro funzionamento indipendente.

**LAVORO COMPIUTO DAL BATTAGLIONE DAL 1° NOVEMBRE 1912  
AL 1° NOVEMBRE 1913**

Al 1° novembre dell'anno 1912 il Battaglione possedeva:

|                          |   |
|--------------------------|---|
| 3 scuole di aviazione    | Malpensa<br>Aviano<br>Pordenone   |
| 2 campi militari         | Mirafiori (apparecchi di tipo vario negli hangars della Società Torinese di aviazione)<br><br>Venaria Reale (apparecchi Bristol ricoverati in hangars di tela)  |
| 4 distaccamenti in Libia | Zuara (1 pilota ed 1 allievo pilota)<br>Tripoli (2 piloti e 4 allievi piloti)<br>Bengasi (2 piloti ed 1 allievo pilota)<br>Derna (1 pilota ed 1 allievo pilota)<br><br>(apparecchi di tipo vario, hangars d'occasione di tela, parti di ricambio secondo le richieste dei singoli piloti) |

**Personale Navigante**

|                       |   |
|-----------------------|---|
| Piloti Militari N. 21 | (di questi, solo 2 avevano compiute prove regolari di brevetto, gli altri 19 erano stati nominati Piloti Militari dopo un volo di qualche importanza in Libia). |
|-----------------------|---|

Allievi piloti N. 25

Aspiranti allievi piloti N. 25

Alcuni sottufficiali piloti trovavansi a Versailles. Tutto il materiale di aviazione proveniva dall'estero, eccetto qualche apparecchio acquistato dalle case Caproni Asteria Antoni.

Questo essendo lo stato del Battaglione, il Comando, verso la fine del 1912, ebbe ordine dall'Ispettorato di provvedere al più presto 12 squadriglie, servendosi per quanto era possibile dall'industria nazionale. Venne stabilito di costituire le squadriglie su 7 apparecchi e di dotarle di tutti quei mezzi

che fossero necessari alla vita autonoma delle medesime per qualche tempo, ed al loro rapido trasferimento al seguito delle truppe (per le squadriglie mobili). Venne stabilito di costituire otto squadriglie mobili di monoplani, e quattro squadriglie di posizione, di biplani.

Tali squadriglie dovevano essere così dislocate:

|                        |   |   |
|------------------------|---|---|
| Squadriglie posizione: | 2 S. Francesco al Campo<br>1 Verona<br>1 Roma |   |
| Squadriglie mobili:    | 1 Mirafiori<br>1 Cuneo<br>1 Padova<br>1 Roma  | 1 Venaria Reale<br>1 Busto Arsizio<br>1 Bologna<br>1 Taliedo (Milano) |

Durante l'anno in corso venne poi ordinato di costituire due squadriglie per la Libia, una squadriglia per Parco d'Assedio (Piacenza), una squadriglia per Milano (Taliedo) ed ultimamente una squadriglia biplani per Tripoli coll'avvertenza di dislocare le due squadriglie destinate in Libia, una a Firenze ed una fra Brescia e Bergamo.

In complesso nell'anno venne ordinata, dal Ministero, la costituzione di 17 squadriglie (tutte su sette apparecchi ad eccezione di quella per Parco d'assedio che deve essere su otto e quella di Tripoli su cinque).

Per le prime 12 squadriglie venne stabilito di costituirne:

4 - Biplani Maurice Farman

(squadriglie di posizione)

4 - Blériot 80 HP.

4 - Newport 80 HP.

Per le squadriglie destinate prima in Libia e poi a Firenze e Bergamo-Brescia:

1 Blériot 80 HP.

1 Henry Farman 80 HP.

Per le squadriglie di Parco d'Assedio:

1 mista - Blériot (4) e Farman (4)

Per la seconda squadriglia di Milano (Taliedo):

1 Caproni

Per la squadriglia biplani di Tripoli:

1 Maurice Farman (5 apparecchi)

in complesso: 39 apparecchi Blériot 80 HP.

28 apparecchi Newport 80 HP.

28 apparecchi Maurice Farman 70 HP.

7 apparecchi Caproni 80 HP.

11 apparecchi Henry Farman 80 HP.

---

Totale 113 apparecchi

Di questi 113 apparecchi ne esistevano solamente 12 (Maurice Farman provenienti dalla Francia).

Il Battaglione si rivolse all'industria italiana, essenzialmente per disimpegnarsi dall'estero, ed ottenne che tutti gli apparecchi occorrenti per le squadriglie venissero costruiti in Italia ad eccezione di pochi apparecchi campione.

Occorse naturalmente ordinare un numero di apparecchi maggiore dello strettamente necessari anche per provvedere le scuole di apparecchi uguali a quelli di squadriglia.

Così alla SIT, fornitrice di apparecchi Blériot, furono ordinati successivamente 44 apparecchi Blériot 80 HP. (invece di 39) e ne saranno ordinati altri 5; in complesso 49.

Ne furono già consegnati al Battaglione 37.

Alla SIT, furono inoltre ordinati, in principio d'anno, N. 16 Maurice Farman 70 HP., che coi 12 già esistenti, servirono a costituire le 4 squadriglie di posizione. Già consegnati.

Con questi 28 apparecchi fu nell'anno svolta la scuola dei Farman, ultimamente si sono inviati in Libia 5 Maurice Farman, e per l'anno corrente necessitano 10 Maurice Farman per le scuole. Occorre quindi ora ordinare la costruzione di altri 15 M. Farman per i quali sono stati assegnati i fondi e non si aspetta altro che la casa Savoia, attuale rappresentante di H. e M. Farman, presenti il Modello 1914.

Saranno così in complesso 31 M. Farman dei quali 16 già consegnati.

Alla Newport-Macchi vennero ordinati 32 Newport 80 HP. (invece di 28). Consegnati 26, 6 in via di collaudo.

Alla Savoia vennero ordinati 15 Henry Farman invece di 11, 4 consegnati, 4 in collaudo. Dalla Caproni furono acquistati 7 Caproni in via di collaudo. Saranno perciò in complesso 146 apparecchi (in luogo di 113) dei quali restano ad ordinarsi 20 e già sono stati consegnati, od in via di collaudo 112. Oltre tali apparecchi di squadriglia, il Battaglione acquistò qualche altro apparecchio scuola, ma in piccolo numero, avendo provveduto coi propri mezzi alla rimessa a nuovo degli apparecchi deteriorati.

Come si disse, tutti gli apparecchi furono costruiti, e saranno costruiti, completamente in Italia, sotto la diretta sorveglianza del Battaglione, ed accettati dopo rigorose prove di collaudo.

Le squadriglie posseggono due serie di materiali di ricambio per apparecchi e per motori: una di mobilitazione, ed una di esercizio, la serie di mobilitazione deve rimanere sempre intatta, quella di esercizio, viene periodicamente ricostituita.

Ogni serie di materiali di ricambio per apparecchi è costituita da quasi un intero apparecchio smontato, più alcune parti di più facile rottura; ogni serie di materiali di ricambio per motori, contiene un motore completo e parti staccate di motori; ogni squadriglia mobile ha una dotazione di materiali di mobilitazione intangibile in tempo di pace, e sufficiente per il funzionamento della squadriglia per un mese circa senza ricambi; è provvista inoltre di hangars di tela smontabili (4 per squadriglia) e dei seguenti mezzi automobili:

1 camion magazzino, capace di trasportare tutte le parti di ricambio per motori ed apparecchi, benzina, ecc.

1 camion trasporto, capace di trasportare gli hangars di tela, oggetti di equipaggiamento, persone, ecc.  
1 camion officina, capace di trasportare un apparecchio di riserva ed una piccola officina di campagna.

1 camioncino per il trasporto personale  
2 motociclette  
2 biciclette

Tutti questi materiali furono studiati e si dovettero acquistare dal Battaglione e la maggior parte di essi sono pronti e distribuiti.

Le squadriglie furono dislocate nelle località designate; perciò si dovette cominciare col prendere accordi colle autorità comunali e militari, stabilire contratti e convenzioni, costruire hangars e casermette. Venne studiato e concretato un nuovo tipo di hangars per tutte le squadriglie, tipo che riuscì in modo perfetto; di questo tipo di hangars, ne furono costruiti, sparsi per tutta l'Italia, per circa 1300 m. di fronte, con 81 portoni di sedici metri, coprendo 19440 mq. di superficie, provvoluti di tutti i servizi (depositi benzina, luce, acqua). Furono istituite 6 stazioni aereologiche nelle seguenti località: Mirafiori - Cuneo - Venaria Reale - Bologna - Roma - Pordenone.

#### **ALLOGGIAMENTI**

SEDE - (Torino) Il Comando del Battaglione, ed i Comandi del Reparto Manovra, del Gruppo Scuole e del 1° Gruppo Squadriglie alloggiano nel Quartiere Lamarmora ceduto dal Municipio di Torino. Stante lo svilupparsi del Battaglione si è stati costretti a richiedere al Municipio la cessione di altri locali oltre i primi concessi, ed anche attualmente si sta trattando col Municipio per l'affitto di un Magazzino. Ciò nonostante il Battaglione non è al largo e qualche servizio riesce incomodo (Magazzino materiale al 1° piano).

Tutto il 1° piano, fronte via Maria Vittoria, è occupato dagli uffici e così pure alcuni locali del pianterreno.

Al piano terreno vi è la vivandiera, il garage, la cucina della truppa, due sale per le scuole, ufficio del portalelettere, corpo di guardia, prigionieri, magazzino equipaggiamento, magazzini materiali più pesanti, officine della sede.

Al 1° piano, oltre gli uffici, vi è l'alloggio del vivandiere, un magazzino minuto materiale, l'officina riparazioni gomme, ed una camerata.

Al 2° piano vi sono le camerate e la sala per la visita medica.

Al terzo piano, un magazzino materiali fuori uso. Le camerate possono contenere circa 500 uomini. Il Municipio ha concesso l'uso di altri locali verso Via della Rosine.

Qui, al pian terreno si è ricavata una sala di schermo, un alloggio per ufficiali, e nel piano superiore, alloggiamenti per allievi ufficiali e sottufficiali.

Si sono chiesti ora in affitto al Municipio due locali magazzino per meglio dislocare il materiale e per costituire l'officina di disfacimento e ricupero.

BUSTO ARSIZIO - Venne adattata a caserma uno stabilimento ceduto dal Municipio, può contenere circa 200 uomini e serve per alloggiare un distaccamento reclute, durante l'istruzione delle medesime.

MALPENSA - Tutto il personale, Ufficiali e Truppa, alloggia nella cascina Malpensa.

AVIANO - Ufficiali e personale di truppa vengono alloggiati in Dokars. Si dovrà provvedere a suo tempo ad alloggiamenti stabili.

PORDENONE - Venne ultimata una palazzina per l'alloggio degli Ufficiali e camerate per l'alloggiamento della truppa.

MIRAFIORI - Esiste una casermetta in eternit capace di 30 uomini. Il resto con qualche ufficio trova posto in una palazzina tenuta in affitto.

VENARIA REALE - Il personale di truppa viene alloggiato nel quartiere del 5° Artiglieria.

ROMA (Centocelle) - Il personale alloggia nel forte.

CUNEO - Venne costruita apposita casermetta.

BUSTO ARSIZIO - Il personale è alloggiato in una piccola costruzione in muratura presso gli hangars.

TALIEDO - Il personale alloggia in locali presso gli hangars.

PADOVA - Attualmente il personale alloggia nella caserma di Cavalleria; passerà poi nella casermetta che si sta costruendo presso gli hangars.

BOLOGNA - Il personale alloggia nella casermetta appositamente preparata presso gli hangars.



S. FRANCESCO - Il personale alloggia nel baraccamento del Centro.

VERONA - Il personale alloggerà nel Forte Porta Nuova.

PIACENZA - Il personale alloggerà nella caserma che si sta preparando in progetto. Provvisoriamente sarà accasermato nella caserma del 10° Artiglieria da fortezza.

FIRENZE            Ancora da stabilirsi

BRESCIA            "            "

TRIPOLI            Baraccamenti esistenti.

Contemporaneamente alla formazione e costituzione delle squadriglie funzionarono le scuole di aviazione, che nel principio d'anno furono 4 (Malpensa, Aviano, Pordenone e S. Francesco al Campo) e poi furono ridotte a tre colla trasformazione del campo-scuola di S. Francesco in campo squadriglia, non appena i sottufficiali ebbero compiuto il brevetto militare.

Nelle varie scuole furono innalzati hangars nuovi, essendo parte degli antichi pericolosi per la conservazione degli apparecchi, e le scuole stesse funzionarono in modo regolare. Al principio d'anno furono ammessi 50 Ufficiali allievi, i quali seguirono un corso preparatorio teorico-pratico a Torino, e furono quindi inviati ai campi.

Al 1° Dicembre, la situazione del personale navigante è la seguente: *piloti militari* n. 87 (al 1° Novembre 1912 erano 21 e di questi restano al Battaglione solo 14; sono quindi 73 piloti militari di nuova nomina, dopo prove regolari).

*Allievi piloti* n. 22 (dei 51 dell'anno precedente restano al Battaglione 35 i quali attualmente sono tutti piloti militari. Questi 22 allievi sono molto prossimi al conseguimento del brevetto militare).

*Aspiranti piloti* n. 5 (dei 25 dell'anno precedente ne restano solo 19 i quali sono attualmente piloti militari. Questi 5 aspiranti allievi piloti, sono gli ultimi ammessi al Battaglione).

In complesso, dei 97 appartenenti al personale navigante al 1° novembre 1912, ne restano ora al Battaglione 68, e colla nuova ammissione e relativa selezione, attualmente ascendono a 114 dai quali, per fine d'anno, si potranno avere 105-110 piloti militari.

Calcolando 17 squadriglie a 5 piloti occorrono 85

piloti militari, ne sopravanzano quindi 20-25 per i bisogni delle scuole, comandi di Gruppo, ecc.

Al 1° Dicembre, vengono ammessi alla scuola di pilotaggio 50 sottufficiali; al 1° gennaio, 30 allievi Ufficiali; al 1° febbraio 25 ufficiali.

Anche non tenendo conto dei 30 allievi ufficiali che potranno formare una riserva di ufficiali aviatori di complemento, avremo 75 allievi effettivi dai quali per la fine dell'anno 1914 potranno trarsi almeno 60 piloti. Data la naturale selezione i 110-115 di quest'anno, può calcolarsi, si ridurranno a 100 alla fine del 1914 per cui, per tale epoca, potremo contare su almeno 160 piloti militari, sufficienti a 30 squadriglie mobilitate, più un certo numero di ufficiali aviatori di complemento.

Nelle scuole esistono circa 120 apparecchi scuola di diversa potenza dei quali:

|           |    |
|-----------|----|
| Blériot   | 47 |
| Newport   | 23 |
| M. Farman | 8  |
| H. Farman | 8  |
| Caproni   | 9  |
| Diversi   | 26 |

Nell'anno in parola il Comando del Battaglione provvide ad un corso teorico di aviazione che si svolse al R. Politecnico e che fu seguito dagli ufficiali allievi ammessi nell'anno e dagli studenti di ingegneria, ad un corso serale pratico sui motori di aviazione, per motoristi borghesi, che fu frequentato da oltre 100 operai, e ad un corso pratico per motoristi del Battaglione.

Provvide inoltre, il Comando, allo svolgimento di due concorsi per aeroplani e partecipò al concorso per idroplani: Circuito dei Laghi. Preparò l'istituzione di una scuola per idroplani sul Lago Trasimeno, scuola per la quale sono in corso di collaudo 2 apparecchi H. Farman 80 HP. I Distaccamenti della Libia vennero successivamente sciolti e fatti rientrare in Patria, eccetto che quello di Tripoli, che però anch'esso è in via di scioglimento, dovendo essere sostituito da una squadriglia completa di Maurice Farman, attualmente in viaggio.

Durante l'anno, venne impiantato ex novo un Distaccamento a Tobruk con tre piloti e 4 apparecchi; tale distaccamento fu costituito in modo da poter funzionare per tre mesi almeno senza chiedere né un chiodo né una latta di benzina.

Tale distaccamento funzionò egregiamente e venne sciolto quando non fu più ritenuto necessario dal Comando del Corpo di Occupazione della Cirenaica.

### SPECCHIO RIASSUNTIVO

**dei voli, dei viaggi aerei rimarchevoli, eseguiti, e delle massime altezze raggiunte dal personale navigante del battaglione dal 1° gennaio al 30 novembre 1913.**

| N<br>Lezioni | Voli<br>< 15' | Voli<br>15' + 59' | Voli<br>> 60' | Brevetto<br>semplice | Brevetto<br>Militare | Viaggi<br>30' + 90' | Viaggi<br>> 90' | Ore<br>di volo | Km<br>percorsi<br>(x) | Somma dei<br>Km fatti in<br>media in un<br>giorno da<br>tutto il per-<br>sonale navi-<br>gante |
|--------------|---------------|-------------------|---------------|----------------------|----------------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------------|--|
| 3423         | 3694          | 3939              | 308           | 55                   | 41                   | 289                 | 119             | 3269 h<br>57'  | 294.292,9<br>*        | 5307,64  |

(x) Pari a 7 volte e 1/2 il giro del mondo dall'equatore

Ten. Clerici: Aviano-Bologna-Aviano, con scalo a Bologna.

Ten. Poggi: Nettuno-Napoli-Centocelle, con scalo a Napoli.

SQUADRIGLIA SOTTUFFICIALI, comandata dal cap. Prandoni, composta dal Maresciallo Marazzi, Serg. Magg. Perucca, Burzio, Petazzi, Rosetti, Palpacelli, Serg. Brak-Papa, compie il viaggio: S. Francesco-Taliedo-S. Francesco con scalo a Taliedo.

SQUADRIGLIA SOTTUFFICIALI, comandata dal Cap. Prandoni, composta dal Maresciallo Marazzi, Serg. Magg. Perucca, Burzio, Serg. Brak-Papa, Maresciallo Torelli, compie il viaggio: S. Francesco-Malpensa-Vigevano-S. Francesco, con scalo a Malpensa e Vigevano.

Sot. Ten. Suglia: Compie il viaggio Mirafiori-Pisa-Centocelle-Napoli-Bari, atterrando successivamente nelle città nominate.

Ten. Bailo: S. Francesco-Pordenone.

Ten. Scarpis: Mirafiori-Pordenone con scalo a Cremona.

Serg. Magg. Pettazzi: stabilisce il record ufficiale italiano di altezza con passeggero, elevandosi alla quota di m. 2200.

Maggiore Piazza: stabilisce il record italiano di altezza elevandosi alla quota di m. 3400.

Serg. Magg. Petazzi: Mirafiori-Aviano, con scalo a Verona.

Serg. Magg. Perucca: stabilisce il record ufficiale italiano di altezza con passeggero elevandosi alla quota di m. 2300.

Maggiore Piazza: Mirafiori-Moncenisio-Mirafiori con scalo sul Moncenisio.

Ten. Raffaelli: Centocelle-Lucca.

Serg. Magg. Palpacelli: Pisa-Centocelle con atterramento a Grosseto.

Ten. Alvisi: Centocelle-Napoli-Centocelle, con scalo a Napoli

Ten. Buzzi: Centocelle-Napoli-Centocelle, con scalo a Napoli.

Ten. Clerici: Napoli-Centocelle.

Cap. La Polla: Pordenone-Pesaro-Foggia-Napoli-Roma, con atterramento nelle città indicate.

Ten. Venanzi: Busto Arsizio-Padova.

Ten. Salengo: Malpensa-Bologna.

Ten. Calderara: Malpensa-Bologna, con scalo a Taliedo.

Ten. Bonazzi: Pordenone-Bologna-Pordenone, con scalo a Bologna.

4 SQUADRIGLIE (2 monoposto 2 biposto) presero parte alle Manovre di Cavalleria dall'8 al 20 settembre compiendo proficue ricognizioni.

Vennero presi in esame numerosissimi progetti ed invenzioni pervenute da estranei al Battaglione, furono anche eseguite delle esperienze, ma non si ha a segnalare nulla di veramente notevole.

Per cura del Comandante del Battaglione venne concretata e messa a punto una macchina fotografica per aereo, automatica, capace di ritrarre tutto il percorso di un apparecchio per circa 300 Km. (dall'altezza di m. 1000). Venne messa in costruzione ed in esperimento una nuova bilancia per le misure delle potenze e delle vibrazioni dei motori e della trazione delle eliche, una slitta carello ad elica aerea, ed un apparecchio ad equilibrio automatico ed a larga variazione di velocità.

Infine si sta concretando l'applicazione di due motori agli apparecchi da volo, e l'attuazione di un apparecchio a tre motori di grande portata (1500 kg. di peso utile).

Tali studi sperimentali vengono eseguiti col valido concorso dell'ing. Caproni.

Il Comando del Battaglione ha pure rivolto le sue cure ad affiatte l'aviazione militare colla restante parte dell'esercito mediante la compilazione delle "Norme per l'impiego degli aereoplani in guerra" approvate dal Ministero, la pubblicazione bimestrale di un notiziario che viene trasmesso ai vari Comandi, facilitando a tutti gli Ufficiali che lo

desiderano, il volo in aereo, mettendo le squadriglie a disposizione delle autorità territoriali per manovre ed esercitazioni, e insistendo perché le squadriglie stesse vengano a dipendere dalle stesse autorità territoriali oltre che, per la disciplina, anche per l'istruzione tattica d'impiego.

Il Battaglione prese parte alle grandi Esercitazioni di Cavalleria con quattro squadriglie, perfettamente mobilitate, divise in due gruppi con due Comandi di Gruppo.

Tali squadriglie per quanto di nuovissima formazione, per quanto non vi fosse stato il tempo materiale di affiatte coi Comandi dai quali dipendevano, per quanto mancassero di osservatori convenientemente addestrati e si trattasse di Manovre di Cavalleria e cioè di movimenti di masse relativamente piccole e rapidamente spostabili, quantunque le condizioni meteorologiche fossero state quasi sempre decisamente sfavorevoli, pure dimostrarono non solo la loro utilità ma anche la necessità nella guerra moderna.

Nell'anno in corso il Comando del Battaglione provvide al governo disciplinare di un numeroso personale, e la disciplina si mantenne normale, né si verificarono avvenimenti disciplinari di grande importanza. La forza del Battaglione al 1° Dicembre 1913 è la seguente:

|                         |   |  |  |
|-------------------------|---|--|--|
| Ufficiali N. 127        | { | Superiori N. 3   |  |
|                         |   | Inferiori N. 124   |  |
| Sottufficiali N. 87     | { | di governo N. 25   |  |
|                         |   | piloti N. 11   |  |
|                         |   | aspiranti allievi piloti N. 51   |  |
| Ingegneri N. 3          |   |  |  |
| Impiegati Civili N. 14  | { | Ragionieri N. 6 (dei quali 1 relatore)   |  |
|                         |   | Applicati N. 7   |  |
|                         |   | Direttori Officina Vizzola N. 1  |  |
|                         |   | Amministratori Off. Vizzola N. 1   |  |
| Truppa effettiva N. 947 | { | ai campi N. 517  | { (inoltre ai campi vi sono<br>) fra attendenti e professio-<br>( ni varie: 200 aggregati  |
|                         |   | in Torino 430  | { ( conducenti N. 56<br>( all. caporali N. 48<br>( All. Chauffeurs N. 43<br>( Aiut. di Sanità N. 16<br>( All. Trombettieri N. 8<br>( senza carica N. 101<br>( servizio generale<br>( del Battaglione<br>( in Torino N. 149 |
| Operai borghesi N. 148  | { | Capi-operai stabili  | N. 3   |
|                         |   | Capi-operai avventizi (Vizzola)  | N. 5   |
|                         |   | Operai borghesi stabili  | N. 8   |
|                         |   | Operai borghesi avventizi (dei quali<br>N. 68 a Vizzola e N. 64 negli altri<br>campi | N. 132   |
|                         |   |  | <hr/>  |
|                         |   | Totale   | N. 148   |



## RELAZIONI COLL'INDUSTRIA PRIVATA

Fino verso il principio dell'anno in corso tutti i materiali di aviazione provenivano dall'estero; il Comando del Battaglione, come già si è detto, preoccupato dal fatto di disimpegnare l'aviazione militare italiana da questa soggezione, svolge la sua opera nel senso di favorire lo stabilirsi di una produzione nazionale. Data l'importanza assunta dalle nostre scuole e dall'aviazione in genere, non si inviarono più allievi all'estero e si fece conoscere alle Case estere che era necessario venire in Italia a mostrare i loro prodotti, e che in ogni caso avrebbero dovuto essere costruiti in Italia.

L'impianto della industria aviatoria in Italia non si effettuò senza gravi traversie per due speciali ragioni:

1°) La difficoltà di creare specialisti e maestranze adatte.

2°) La credenza errata, nella quale molti caddero, che il costruire apparecchi di aviazione fosse cosa facile e largamente remunerativa. Il Comando del Battaglione dovette sostenere molte lotte, ma ha finalmente raggiunto il risultato voluto.

Tutti gli apparecchi che posseggono le squadriglie o furono acquistati per le scuole (salvo qualche apparecchio campione) provengono da fabbriche italiane; attualmente, anche i motori di aviazione (Gnome) vengono costruiti in Italia sotto la sorveglianza del personale del Battaglione.

Circa l'ordine di grandezza delle commissioni date alle Case fornitrici di apparecchi si informa che: alla SIT furono commissionati 44 Blériot 80 HP. (L. 24.000) e 16 Maurice Farman 70 HP. (L. 20.000) per un complesso di L. 1.376.000,00.

Si sta combinando un contratto per altri 5 Blériot (L. 24.000) in totale quindi L. 1.496.000,00.

Da tale cifra vanno tolte L. 715.000 equivalenti al costo dei 65 motori che la Sit fu costretta a provvedere, rimangono quindi alla Sit L. 781.000,00 circa di lavoro.

Alla Newport-Macchi, furono ordinati 32 Newport 80 HP., senza motore (L. 13.000), la ditta ebbe cioè L. 416.000,00 di lavoro.

Alla Savoia, vennero ordinati 15 Farman (L. 16.000,00 senza motore) 2 Idroplani Henry Farman (L. 20.000,00 senza motore), in complesso L. 280.000,00 di lavoro.

Si sta trattando ora per 15 apparecchi Maurice Farman (L. 15.000,00) senza motore, saranno perciò altre 225.000,00 lire di ordinazioni.

Tutto ciò senza contare il lavoro dato per le numerose parti di ricambio necessarie alle squadriglie, e le

numerose riparazioni agli apparecchi. (Lavoro che complessivamente ammonta a qualche centinaia di migliaia di lire). All'estero non vengono attualmente commissionati che strumenti di precisione e parti metalliche, che non si trovano in Italia.

In complesso, si può con orgoglio affermare che nell'anno decorso l'aviazione militare italiana si è saldamente organizzata con un concetto chiaro e preciso: quello di costituire unità organiche di aviazione, omogenee, immediatamente mobilitabili, e pronte a prestare il loro servizio alle grandi unità di guerra.

La Francia, che pure ha speso immensamente più di noi, trovasi attualmente, per sua stessa confessione, nello stato in cui ci trovavamo noi, un anno fa.

Esistono nell'aviazione militare francese numerosissimi tipi di apparecchi, ciò che evidentemente impedisce un regolare servizio di rifornimento, vi sono perfino delle squadriglie, dette mobilitabili, composte di tre tipi differenti di apparecchi; non esiste una formazione ed un caricamento regolare di squadriglia, né, data la differenza degli apparecchi, potrebbe esistere; non vi è un tipo di hangar fisso; non un ordinamento tattico; non norme di impiego; non relazioni colle altre armi; non una dislocazione fatta con concetti strategici; non disciplina; non scuole militari di aviazione; non ancora la separazione fra l'aviazione e l'aereostatica. Solo ora si sta riformando, per opera del nuovo direttore Generale Bernard, tutto il passato secondo i concetti in vigore da un anno nella aviazione militare italiana.

Questa constatazione è grata, in quanto conferma che noi siamo sulla buona strada.

Lo stato attuale dell'aviazione militare italiana risulta chiaramente dallo specchio annesso.

## CONSIDERAZIONI E PROPOSTE

L'aviazione militare è cresciuta con una precocità impressionante ed il suo cammino sembra non debba arrestarsi.

Essa è quindi in crisi di sviluppo, occorre perciò una grande elasticità di mezzi.

Per chi non vi è addentro si presenta come una cosa sempre nuova; ora, essa ha bisogno di essere conosciuta e rapidamente conosciuta, da chi dovrà, nel momento del bisogno, servirsene.

L'aviazione militare non deve essere lasciata a sé; abbandonata non può rendere che limitati servizi, bene impiegata può renderne degli enormi.

Il Battaglione non può fare altro se non che preparare ed affilare l'arma nuova: chi questa arma deve impiegare, deve necessariamente conoscerne tutte le qualità.

Necessita quindi fare tutto il possibile perché avvenga rapidamente uno stretto affiatamento fra la giovane arma e le armi sorelle più anziane, fra il nuovo mezzo ed i Comandi dai quali il nuovo mezzo dipenderà.

Unico modo di raggiungere tale risultato, è quello di mettere le unità organiche di aviazione, alla diretta dipendenza disciplinare e tattica dei Comandi territoriali, affidando ai medesimi la formazione degli Ufficiali Osservatori, e dando, in ogni occasione di esercitazioni e di manovre, l'importanza che merita all'impiego dei mezzi aerei.

Necessita che l'impiego di questi mezzi venga discusso largamente, anche al di fuori dell'ambiente del Battaglione, come viene discusso l'impiego delle altre armi; ormai la nuova arma ha raggiunto, in tutte le grandi nazioni, una importanza tale da non potersi più trascurare, e tanto meno trascurare quanto più il suo progredire è rapido e inaspettato.

La crisi di sviluppo dell'aviazione militare si ripercuote nel Battaglione.

Il Battaglione, al 1° Dicembre, ha la seguente forza:

|  |     |        |
|--|-----|--------|
| Ufficiali .....                                    | 127 |        |
| Ingegneri .....                                    | 3   |        |
| Impiegati civili .....                             | 15  |        |
| Sottufficiali .....                                | 87  |        |
| Truppa effettiva .....                             | 947 | } 1234 |
| Truppa aggregata .....                             | 200 |        |
| Operai borghesi .....                              | 148 |        |
| Al 10 gennaio si aggiungeranno N. 30 allievi-uffi- |     |        |

ciali, al 1° febbraio N. 25 Ufficiali-allievi.

Al Comandante del Battaglione, oltre al governo disciplinare di questo numeroso personale, governo per il quale non dispone di gradini intermedi, spetta decidere su di una innumerevole quantità di gestioni di ordine tecnico, amministrativo, ecc., ed incombono le numerose relazioni coll'ambiente privato ed estero, senza contare le relazioni colle Autorità territoriali, dalle quali dipendono i vari distaccamenti.

Tutto ciò dà al Comandante del Battaglione un intenso lavoro, il quale non può non assumere una forma tumultuaria (si pensi solo alla compilazione delle note caratteristiche del vario personale).

Lavoro che non può fare a meno che distrarlo da cure più gravi, quali sarebbero quelle di compilare istruzioni, norme, regolamenti, per la nuova arma che necessita sia bene inquadrata.

Si manifesta quindi la necessità assoluta di decentrare, in modo da togliere al Comando tutte le cure di secondaria importanza, e tale decentramento può ottenersi passando rapidamente dalla formazione attuale a quella proposta del nuovo disegno di legge, rapidamente perché la nuova formazione esiste già in embrione.

L'aviazione militare per poter procedere rapidamente nella sua via, ha bisogno di una certa libertà di mezzi.

Senza una tale libertà di mezzi, non si sarebbe riusciti, in un anno, a fare quanto si è fatto.

Ed infine, l'aviazione militare ha bisogno di larghezza di mezzi, perché tutto quanto ha tratto coll'aviazione è costosissimo e fragilissimo, non solo, ma chi si dedica a questo pericoloso esercizio ha diritto a speciali riguardi.

## Situazione del Battaglione Aviatori al 1° dicembre 1913

### Comando del Battaglione

Comandante Magg. Douhet  
Segretario Cap. La Polla  
(Questioni di ordine generale)

### Ufficio Comando

Ten. Melegari, f.f. aiutante maggiore in 1°  
Ten. Poggi, aiutante maggiore in 2°  
Ten. Bongiovanni, aiutante maggiore in 2°  
Compagnia Stato Maggiore  
N. 50 sottufficiali aspiranti allievi piloti

**Comando 1ª Compagnia**, cap. Guidetti

**Comando 2ª Compagnia**, cap. Cagnis

Istruzione reclute, provvedono il personale necessario ai distaccamenti, agli uffici, alla sede, ecc.

### Ufficio Amministrazione

Relatore, ten. col. Vezzoni  
Direttore dei conti, cap. Mazzarino  
Ufficiale pagatore e matricola, ten. Bertazzoli  
Ufficiale di magazzino, cap. Roveroni  
Applicato, Romoli  
Applicato, Mazzini

### Ufficio mobilitazione

Cap. Demaria (funziona da Comandante di caserma e delle due Compagnie)

### Ufficio tecnico

Capo ufficio, magg. Vita-Finzi  
Cap. Fabbri  
Ten. Vece  
Ing. Gavotti  
Ing. Maffei

Laboratorio fotografico  
Officina alla sede, cap. C. Rosa  
Laboratorio sperimentale, Mirafiori  
Sezione tecnica, Mirafiori  
Cap. Falchi  
Ten. Cattaneo  
1 Blériot  
6 H.F.  
1 Bobba  
1 Henriot  
Officina riparazione motori, Mirafiori  
Officine scuole Torino, ing. Caproni  
Officine campi scuole  
Malpensa, cap. Biego  
Aviano, ten. Kerbaker  
Pordenone, ten. Pellegrino

### Ufficio materiale

Ten. Del Giudice  
Applicato Morando  
Magazzini alla sede  
Officina riparazioni gomme  
Officina disfacimento e ricupero

**Ufficio amministrazione del materiale**

Rag. cav. Caretta, relatore  
Rag. Zannoni, segretario del Consiglio Amministrazione  
Rag. Roggero, consegnatario generale del materiale  
Rag. Orlandi  
Applicato Bricarelli  
Applicato Sordello  
Applicato Orlandi

**Ufficio edilizia**

Rag. Bernasconi

**Comando del Reparto Manovra**

Magg. Piazza, comandante  
Ten. Agosti, addetto

**Comando del Gruppo Scuola**

Cap. Prandoni  
Ten. (*indecifrabile*), addetto

**Campo scuola Malpensa, Nieuport, Caproni**

Comandante cap. Carta  
Istruttori ten. Calori, ten. De Riso  
Direttore officina cap. Biego  
Ufficiali allievi n. 7  
Apparecchi 9 Blériot  
23 Nieuport  
9 Caproni  
4 Bristol

Furono costruiti due grandi hangars tipo normale Bernasconi

**Campo scuola Aviano, Blériot**

Comando cap. Cuzzo-Crea  
Istruttori ten. Graziani, ten. Demuro  
Direttore officina ten. Kerbaker  
Ufficiali allievi n. 14  
(n. 3 piloti in attesa di destinazione)  
Apparecchi 32 Blériot  
Venne costruito con grande hangars tipo normale Bernasconi

**Campo scuola Pordenone, M. Farman**

Comandante cap. Zanuso  
Istruttore ten. Scarpis  
Direttore officina ten. Pellegrino  
Ufficiali allievi n. 1  
(n. 2 piloti in attesa di destinazione)  
Apparecchi 1 H. Farman  
7 M. Farman

Venne costruita una palazzina alloggi Ufficiali. Sistemati e ampliati gli hangars. Stazione aereologica

**Campo scuola S. Feliciano idrovolanti, Trasimeno**

In via di costituzione. Materiale in via di collaudo

**Comando 1° Gruppo Squadriglie (Torino) (1)**

Cap. Novellis  
Ten. Visconti, addetto

(1) In alcune squadriglie immediatamente mobilitabili figurano meno di 4 piloti. I mancanti a completare questo numero si trovano nel battaglione addetti ad attivi servizi, che all'atto della mobilitazione vengono a cessare.



**1ª squadriglia, Mirafiori, Blériot 80 HP**

Comandante ten. Franceschini  
Piloti n. 4  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili  
Stazione aereologica

**2ª squadriglia, Venaria Reale, Blériot 80 HP**

Comandante Cap. Capuzzo  
Piloti n. 3  
Hangars normali Bernasconi  
Materiale di volo completo

**3ª squadriglia, Cuneo, Blériot 80 HP**

Comandante cap. Gaviglio  
Piloti n. 2  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili  
Stazione aereologica

**9ª squadriglia, S. Francesco al campo, M. Farman 70 HP**

Comandante cap. Gaviglio  
Piloti n. 2 ufficiali, n. 2 sottufficiali  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**10ª squadriglia, S. Francesco al campo, M. Farman 70 HP**

Comandante cap. De Masellis  
Piloti n. 2 ufficiali, n. 2 sottufficiali  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**16ª squadriglia, Piacenza, H. Farman e Blériot**

Comandante  
Piloti serg. magg. Ballerini  
Hangars normale Bernasconi  
Gli apparecchi sono in via di collaudo  
La squadriglia sarà mobilitabile verso i primi del 1914

**Comando 2° Gruppo Squadriglie (Milano)**

Cap. Marengo  
Ten. Tagliasacchi, addetto

**5ª squadriglia, Busto Arsizio, Nieuport 80 HP**

Comandante cap. Piccio  
Piloti n. 3 ufficiali  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**6ª squadriglia, Taliedo (Milano), Nieuport 80 HP**

Comandante cap. Andriani  
Piloti n. 3 ufficiali  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**7ª squadriglia, Padova, Nieuport 80 HP**

Comandante cap. Armani  
Piloti n. 1 ufficiale  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**8ª squadriglia, Bologna, Nieuport 80 HP**

Piloti n. 2 ufficiali  
Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili  
Stazione aereologica

**12ª squadriglia, Verona, M. Farman 70 HP**

In vista delle difficoltà incontrate negli accordi per il terreno, accordi potuti risolvere solo ora, si inizieranno nel mese di dicembre i lavori di costruzione degli hangars. Quanto al materiale di volo, viene preparato

**13ª squadriglia, Taliedo (Milano), Caproni 80 HP**

Hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo in via di collaudo

**14ª squadriglia, Brescia, Blériot 80 HP**

Questa squadriglia avrebbe dovuto essere dislocata a Tripoli, ma in questi ultimi tempi venne deciso di portarla a Brescia. Si sta trattando il terreno. Il materiale è pronto

**Comando 3° Gruppo Squadriglie (Roma)**

Cap. Gallina  
Ten. Salomone, addetto

**4ª squadriglia, Roma, Blériot 80 HP**

Comandante cap. Olivo  
Piloti n. 3 ufficiali  
Sono in corso di costruzione gli hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili  
Stazione aereologica

**11ª squadriglia, Roma, M. Farman 70 HP**

Comandante ten. Raffaelli  
Piloti n. 2 ufficiali, n. 1 sottufficiale  
Sono in corso di costruzione gli hangars normale Bernasconi  
Materiale di volo completo  
Immediatamente mobilitabili

**15ª squadriglia, Firenze, H. Farman 80 HP**

Questa squadriglia avrebbe dovuto essere dislocata a Bengasi, ma in questi ultimi tempi venne deciso di portarla a Firenze. Si sta trattando per il terreno. Il materiale di volo è in costruzione.

**17ª squadriglia, Tripoli, M. Farman 70 HP**

Comandante ten. Chiaperotti  
Piloti n. 2 ufficiali, n. 2 sottufficiali  
Completamente mobilitata è in viaggio per Tripoli



## **CAPITOLO DECIMO**

### **Articoli, relazioni e circolari 1914**





10/1.

**Notiziario. Circolare, 12 gennaio 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Circolare ai comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 69/R, datata Torino, 12 gennaio 1914, oggetto: "Notiziario", firmata "il maggiore, comandante il Battaglione".*

(N.d.C.)

Iniziando nello scorso anno la pubblicazione del "Notiziario" questo Comando faceva viva premura a tutti i dipendenti Ufficiali di voler largamente collaborarvi, arricchendolo col contributo di propri studi ed esperienze. Giunti al termine dell'anno, questo Comando, però, ha dovuto dolorosamente constatare che tale collaborazione è stata assai scarsa, essendosi essa limitata solamente a qualche ufficiale addetto all'Ufficio Tecnico. E perciò a fine di promuovere fra i nostri piloti l'amore allo studio di tutti gli argomenti relativi all'aviazione, sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista militare, questo Comando interessa tutti i Comandanti di Campo o di squadriglia a sollecitare i

dipendenti ufficiali a svolgere dei temi su argomenti riguardanti l'aviazione, desumendoli dalla lettura di riviste tecniche o sportive, nazionali ed estere e dalla lettura di nuove pubblicazioni. Mensilmente i suaccennati Comandi trasmetteranno a questo, per il tramite gerarchico, un elenco dei lavori fatti, segnalando quelli da prendersi in speciale considerazione, tale da poter essere inseriti sul "Notiziario". Tale elenco sarà inviato anche se negativo, e ad esso saranno uniti i temi svolti dagli Ufficiali. Il lavoro dei campi lascia agli ufficiali tempo sufficiente da dedicarsi allo studio e perciò questo Comando nutre fiducia che la gran massa degli ufficiali vorrà svolgere con zelo ed entusiasmo la propria attività anche in questo senso, producendo una ricca e confortevole messe di lavoro.

Si riporta pertanto a conoscenza di tutti gli ufficiali che presso l'ufficio Tecnico del Battaglione esiste una biblioteca riguardante i più interessanti problemi relativi all'aviazione e gran numero di riviste nazionali ed estere.

(N.d.C.)

10/2.

**Ritardo nell'invio di documenti. Circolare, 15 gennaio 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.*

*Circolare a tutti i comandi e uffici dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 84/R, datata Torino, 15*

*gennaio 1914, oggetto: "Ritardo nell'invio di documenti", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Douhet".*

Questo Comando ha dovuto, con rincrescimento constatare che non sempre i dipendenti uffici e Comandi, specialmente se lontani dalla sede, rispondono alle lettere con quella doverosa solerzia che è indice di disciplina e di puntualità militare. Non sempre i documenti richiesti sono compilati con la dovuta esattezza e spesso essi non pervengono a tempo utile, per cui si obbliga questo Comando ad un inutile carteggio, che si risolve in dannosa perdita di tempo.

Tale stato di cose, così dannoso alla disciplina ed al buon andamento del servizio, deve assolutamente cessare e perciò questo Comando richiama l'attenzione di tutti i Comandi ed uffici dipendenti perché vogliano attenersi alla stretta osservanza delle disposizioni in vigore circa il carteggio di ufficio, ponendo la più scrupolosa cura nella compilazione dei documenti.

Ogni infrazione alle suaccennate norme sarà d'ora innanzi repressa con provvedimenti disciplinari.

**10/3.**

**Conservazione del materiale. Circolare, 3 febbraio 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, Iguerra mondiale, b. 41.*

*Circolare a tutti i comandi ed uffici dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 633, datata Torino, 3 febbraio 1914, oggetto: "Conservazione del materiale", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Doubet".*

(N.d.C.)

Ho avuto agio di esaminare il materiale versato come fuori uso dai vari distaccamenti ed ora giacente nel magazzino alla sede, e debbo francamente dire che questo esame mi ha chiaramente dimostrato come in generale venga trascurata la conservazione del materiale.

In mezzo a rottami di ogni genere, si sono trovate parti completamente nuove, mai impiegate; parti d'importanza, come un magneto, come un cilindro per Gnome 80 HP; si sono trovate parti che la minima riparazione avrebbe potuto rendere perfettamente servibili, tutto in uno spazio deplorabile di conservazione.

Ora, se posso ammettere che in aviazione non si debba fare economia sul necessario, non posso ammettere che vi sia lo spreco inutile, che è indice di disordine e di trascuratezza.

Intendo perciò che l'inconveniente che ho riscontrato non abbia a ripetersi, ed invito tutti i Comandi

in sottordine a provvedere col massimo rigore perché ciò si verifichi, senza più oltre tardare.

Il materiale deteriorato per l'uso e per un'altra causa qualsiasi deve essere conservato presso gli enti colla stessa cura, come se fosse nuovo, finché viene mandato al cambio.

Al cambio, i materiali debbono giungere con tutte le loro parti perfettamente puliti, ordinati e catalogati.

L'Ufficio Tecnico mi segnalerà tutte le contravvenzioni a questo ordine come mi segnalerà i materiali deteriorati per incuria.

Ho osservato una quantità enorme di candele, fra le quali se ne riscontrano delle nuove, di quelle semplicemente sporche, di quelle rotte per urti o per trascuratezza. Le candele debbono giungere al cambio nel loro astuccio di legno; quelle che saranno deteriorate per cattivo avvitamento (ne ho viste moltissime per motore Renault colle alette piegate, il che dimostra che furono avvitate e svitare senza cura e senza la chiave necessaria) verranno addebitate senz'altro, indipendentemente da provvedimenti disciplinari che potranno essere presi.

Tutti debbono ricordare che il materiale che abbiamo in consegna è denaro dello Stato, denaro del quale non solo dobbiamo dare esatto conto in ogni momento, ma che dobbiamo amministrare colla massima cura.

10/4.

### **Organizzazione del Battaglione Aviatori, 15 marzo 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Ordine del giorno permanente, a stampa, protocollo n. 42, datato 15 marzo 1914, firmato "il maggiore, comandante del Battaglione, G. Doubet". Manca l'oggetto: il titolo "Organizzazione del Battaglione Aviatori" è dei curatori del volume.*

*L'ordine del giorno permanente sostituisce quello (quasi uguale) del 1° febbraio 1914, il quale a sua volta sostituiva quello del 25 aprile 1913, non conservato.*

(N.d.C.)

1. A datare dal 15 marzo 1914 il Battaglione viene così organizzato:

Comando: Comando Reparto Manovra  
Comando Reparto Tecnico  
Ufficio Amministrazione ordinaria

2. Dipendono direttamente dal Comando:

Ufficio Comando  
Ufficio Amministrazione del Materiale  
Ufficio Mobilitazione  
Ufficio Edilizia  
Compagnie alla sede

La corrispondenza di tali uffici verrà firmata dal Comandante del Battaglione.

3. Il Comando del Reparto Manovra dispone per tutto quanto riguarda la istruzione e la manovra del personale navigante conforme alle direttive del Comando del Battaglione e risponde di tutto l'andamento tecnico e disciplinare dei reparti dipendenti. Ha la firma per tutto quanto lo riguarda.

Dipendono direttamente dal Comando del Reparto Manovra:

a) Il Comando del Gruppo Scuole  
b) I Comandi del I, II, III Gruppo Squadriglie.  
Ognuno di questi Comandi riceve ordini e direttive dal Comando del Reparto Manovra, dispone in conseguenza e risponde di tutto l'andamento tecnico e disciplinare dei reparti dipendenti.

4. Dal Comando del Gruppo Scuole dipendono direttamente le Scuole e l'andamento generale dei corsi teorici.

5. Dai Comandi di Gruppi Squadriglie dipendono le squadriglie.

Ogni Comando di Scuola o di Squadriglia risponde di tutto l'andamento tecnico e disciplinare delle Scuole o Squadriglie verso il proprio Comandante di Gruppo.

6. Il Comando del Reparto Tecnico dispone per tutto quanto riguarda il funzionamento tecnico e disciplinare degli enti dipendenti in base alle direttive del Comando del Battaglione e ne risponde verso di questo.

7. Dal Comando del Reparto Tecnico dipendono:

L'Ufficio Materiale  
Le Officine alla sede  
Il Laboratorio Sperimentale di Mirafiori  
La Sezione Tecnica  
L'Officina di Vizzola Ticino.

Il Comandante del Reparto Tecnico ha firma per tutto quanto lo riguarda.

8. Dall'Ufficio Amministrazione Ordinaria dipendono:

L'Ufficio Magazzino  
L'Ufficio Matricola

Il signor Relatore ha firma; però tutte quelle carte di ordine amministrativo per le quali è necessaria la firma del Comandante del Battaglione saranno da questi firmate dopo che il signor Relatore vi avrà apposto il proprio visto.

9. Stante le diverse attribuzioni degli Ufficiali Superiori del Battaglione il Capitano cav. Demaria funzionerà da Comandante di Caserma e da Comandante del Gruppo costituito dalle due Compagnie alla sede.

10. Tutte le relazioni di servizio debbono svolgersi strettamente per la via gerarchica tracciata, cioè:



Scuole —————> Comando Gruppo Scuole  
 Squadriglie —————> Comando Gruppo Squadriglie  
 Comandi di Gruppo —————> Comando Reparto Manovra  
 Comando Reparto Manovra —————> Comando Battaglione

Ufficio Materiale —————> Comando Reparto Tecnico  
 Officine alla sede  
 Laboratorio Sperimentale  
 Sezione Tecnica  
 Officine Vizzola

Reparto Tecnico —————> Comando Battaglione

Ufficio Amministrazione Ordinaria      Comando Battaglione

11. Gli indirizzi saranno i seguenti:

|   |        |
|---|--------|
| COMANDO BATTAGLIONE AVIATORI                            | TORINO |
| COMANDO REPARTO MANOVRA<br>Battaglione Aviatori         | TORINO |
| COMANDO REPARTO TECNICO<br>Battaglione Aviatori         | TORINO |
| COMANDO GRUPPO SCUOLE<br>Battaglione Aviatori           | TORINO |
| COMANDO I° GRUPPO SQUADRIGLIE<br>Battaglione Aviatori   | TORINO |
| COMANDO II° GRUPPO SQUADRIGLIE<br>Battaglione Aviatori  | MILANO |
| COMANDO III° GRUPPO SQUADRIGLIE<br>Battaglione Aviatori | ROMA   |

12. A scopo di diminuire il carteggio autorizzo i vari enti a corrispondere direttamente col reparto Tecnico (Materiale) e con l'Ufficio Amministrazione Ordinaria per tutto ciò che ha tratto a pratiche correnti e sulle quali non vi possono essere dubbi né debbono le autorità superiori esprimere pareri e giudizi.

Il Reparto Tecnico e l'Ufficio Amministrazione Ordinaria sono incaricati di far osservare queste prescrizioni e di rappresentare al comando del Battaglione gli eventuali inconvenienti osservati.

13. La corrispondenza dei Comandi di sede a Torino e diretta a Comandi di sede a Torino, sarà im-

stata in apposita cassetta collocata presso l'Ufficio dell'Aiutante Maggiore. Tale cassetta, sarà aperta e la corrispondenza ritirata due volte al giorno e cioè alle 8.30 ed alle 15.30 dal portalettere e consegnata all'Aiutante Maggiore insieme alla posta proveniente dal di fuori.

14. L'Aiutante Maggiore raccolta tutta la posta, eseguirà la cernita della corrispondenza, trattenendo quella diretta al Comando del Battaglione e mandando la restante, senza aprirla, a chi spetta.

15. Solo nei casi urgenti la corrispondenza potrà essere consegnata direttamente all'Aiutante Maggiore.

16. Per la corrispondenza in partenza fuori Torino, i Comandi alla sede la imposteranno in apposita cassetta che verrà aperta una volta sola al giorno e precisamente alle ore 16. Per cura dell'Aiutante Maggiore a questa corrispondenza saranno apposti i bolli di franchigia postale.

17. Solo in casi eccezionali la corrispondenza in partenza fuori Torino potrà essere consegnata direttamente all'Aiutante Maggiore.

18. I telegrammi, da chiunque emanino, saranno sempre indirizzati al Comando del Battaglione, aperti dall'Aiutante Maggiore e fatti pervenire a chi di dovere.

19. I telegrammi in partenza dalla sede, dovendo per la franchigia essere firmati dal Comandante del Battaglione, dovranno sempre essere consegnati all'Aiutante Maggiore.

20. Si intende che fino a contrarie disposizioni tutti i documenti le relazioni ecc. che devono pervenire al Comando del Battaglione, dovranno ancora giungervi per la via gerarchica stabilita (n. 10).

21. La compilazione del Foglio d'Ordine sarà seguita colle norme seguenti:

a) Il foglio d'ordine verrà pubblicato e trasmesso a tutti i Comandi ed uffici per cura dell'Ufficio Maggiorità.

b) sul foglio d'ordine verranno iscritti ordini del:  
Comando del Battaglione  
Comando Reparto Manovra  
Comando Reparto Tecnico  
Amministrazione Ordinaria

c) Ogni Comando compilerà e firmerà la minuta del proprio Foglio d'Ordine e lo imposterà in apposita cassetta, disposta presso l'Ufficio Maggiorità, che verrà aperta una volta sola al giorno e precisamente alle ore 11 per cura dell'Aiutante Maggiore il quale curerà la stampa e la diramazione del Foglio d'Ordine nella stessa giornata conservando presso di sé gli originali firmati e firmando le copie per copia conforme.

Raccomando ai Comandi dipendenti di usare largamente di questo sistema il quale riunisce i vantaggi di limitare il carteggio e di rendere note a tutti disposizioni che possono tutti interessare, e che perderebbe il suo scopo se dovesse essere impiegato in modo troppo limitato.

22. Non è possibile fin d'ora circoscrivere nettamente i campi di attività dei diversi Comandi. Ciò verrà fatto in appresso mediante un apposito Regolamento di Servizio Interno. Per ora, premesso che ogni Comando risponda direttamente delle sue azioni verso il Comando dal quale dipende, la facoltà di limitazione viene affidata alla esperienza ed al tatto dei titolari dei vari Comandi, la cui azione sarà poco alla volta ordinata e coordinata.

23. Per quanto riguarda i movimenti dei signori Ufficiali resta stabilito quanto segue:

a) nessun Ufficiale potrà assentarsi dal posto che occupa senza preventiva autorizzazione del comando dal quale direttamente dipende.

Tale autorizzazione verrà sempre comunicata per tramite gerarchico al Comando del Battaglione.

b) Il Comando del Battaglione si riserva di concedere le licenze ordinarie e di trasferire gli Ufficiali, anche temporaneamente, da una posizione ad un'altra in seguito a proposte di Comandi dipendenti.

24. Il Capo dell'Ufficio Tecnico non potendo normalmente, per le sue speciali e numerose mansioni, trovarsi sempre al corrente delle questioni concernenti il governo e l'istruzione del personale, dovendo, inoltre, il sig. Maggiore Vita-Finzi attendere ad un corso di lezioni alla Scuola di Applicazione di Artiglieria e Genio, assentandosi il Comandante del Battaglione, il Comando verrà assunto dal Comandante il Reparto Manovra.

25. Ogni Comando deve poter godere della più ampia libertà di azione nei limiti che gli competono. Raccomando che questo principio, dal quale

deriva il presente decentramento sia da tutti costantemente rispettato, esigendo in compenso che ognuno si assuma piena ed intera la responsabilità che ne consegue; ricordando che vi è una sola cosa peggiore di quella che consiste nell'intralcio l'opera e l'iniziativa altrui ed è quella che consiste nel trasformare l'indipendenza in neghittosità, la iniziativa in licenza.

## 10/5.

### **Circa gravissimi incidenti di volo. Circolare, 2 aprile 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46. Circolare a tutti i comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 427/R, datata Torino, 2 aprile 1914, oggetto: "Circa gravissimi incidenti di volo", firmata "il maggiore, comandante del Battaglione, Giulio Doubet".*  
(N.d.C.)

Nel breve svolgersi di pochi giorni tre gravissimi incidenti si sono verificati fra i quali, l'ultimo, irreparabile.

Tre piloti militari sono caduti sul campo da poca altezza.

Data la severa preparazione dei nostri piloti militari, date le prove veramente mirabili che giornalmente essi compiono, queste successive cadute di abilissimi piloti sui campi danno a pensare che tali disgraziati avvenimenti non siano stati determinati da un fatale ed ineluttabile concorso di circostanze, ma che invece siano dovuti a qualche nostra negligenza od imprevidenza.

E di fatto, così è. Andando a fondo nelle cause dei disgraziati avvenimenti dobbiamo riconoscere che "non si è fatto tutto quello che stava in noi per evitarli". Questo amaro pensiero deve ancora di più rattristare l'animo nostro già così duramente provato.

Io prego tutti i signori Ufficiali di voler fermare il

26. Dato il grande lavoro degli uffici è necessario che ciascuno sia esatto nel proprio carteggio e non si debba perdere tempo in inutili andarivieni di carte causati da errori, inesattezze, od altro.

Prego perciò tutti i Comandi ed Uffici dipendenti di osservare e far osservare la precisione e l'esattezza del carteggio.

loro pensiero su ciò. L'aviazione è così seria e così ardua di per se stessa, che esige di essere maneggiata con ogni precauzione per evitare che essa diventi, per nostra colpa, più pericolosa e più ostile. Una negligenza, un'imprudenza, il minimo fallo, può costare la vita di un uomo; come ho detto altra volta, oggi ripeto, ogni negligenza, ogni imprudenza, ogni minimo fallo in aviazione, diventa più che una colpa, un delitto. È necessario che noi svolgiamo tutta la nostra azione più concorde per evitare di essere costretti di riconoscere che qualche colpa può ricadere su di noi della sventura che colpisce un nostro collega. E dico azione concorde di tutti, perché qui non si tratta di una azione di comando la quale possa giungere dovunque ed in ogni istante essere presente; si tratta di un vero e proprio affiatamento di tutte le volontà, di tutte le intelligenze, di tutti gli sforzi per raggiungere un altro scopo, quale è quello della salvaguardia della vita umana.

Ognuno, nell'ambito delle proprie attribuzioni, deve non transigere su questo dovere altissimo di coscienza ed io faccio appello calorosamente a questa azione concorde che sarà altamente ricompensata se varrà a salvare sia pure una sola esistenza.

La presente, dovrà essere portata a conoscenza di tutti i signori Ufficiali che vi apporranno la loro firma a tergo, per presa conoscenza.

## 10/6.

### **Considerazioni sull'aviazione in generale, aprile 1914.**

*Considerazioni sull'aviazione in generale, di Giulio Doubet, "Aer", 1914, n. 1 (aprile), pp. 6-10. L'articolo ha questa premessa redazionale: "Siamo lieti di poter pubblicare fin dal primo numero, per gentile concessione dell'autore, questo scritto che è parte del discorso tenuto dal Ten. Col. Doubet*

*come prolusione al corso di aeronautica per gli ufficiali allievi piloti".*

*Omettiamo i grafici, non essenziali. L'articolo è corredato dalla fotografia di un autoveicolo dinanzi a una distesa deserta, con la seguente didascalia: "Una carovana, lenta come un gregge,*

*impiega due mesi a percorrere lo spazio che l'aereo sorvola in 10 ore ...". Gran parte delle considerazioni di questo articolo sono riprodotte, con modifiche formali, nell'articolo Per aspera ad astra, "Rassegna aeromarittima", 1914, n. 4-5 (aprile-maggio), pp. 5-9, come testo di una conferenza di Douhet al Teatro Argentina in Roma. Non pubblichiamo questo secondo articolo appunto perché è in sostanza una rielaborazione del primo testo.*

(N.d.C.)

I primissimi passi dell'uomo si svolsero sulla terra, poi sull'acqua, le vie terrestri ed acquee si offesero al mondo in epoche addirittura preistoriche: le vie dell'aria si sono aperte ieri.

L'aviazione, ancora giovanissima, si è saldamente, ovunque, affermata, compiendo sbalzi meravigliosi, mantenendo sempre molto di più di quanto prometteva; imponendosi in breve anche gli scetticismi più chiusi.

Oggi la folla non si esalta più alla vista di un aeroplano trasvolante fra le nubi, troppi ne ha visti, e ciò che avrebbe ritenuto impossibile ieri oggi le appare naturale, tanto si è abituata al meraviglioso progresso di questi ultimi anni: ma dove si acqueta l'emozione della folla incomincia la meditazione del pensatore.

Oggi non è più l'uno che vola, sono i cento e i mille; che sarà domani? Dove ci condurrà insensibilmente od improvvisamente, e senza che noi neppure possiamo prevederlo, questo nuovo portato della civiltà, che qualche anno fa neppure si sognava? Quali mutamenti nella nuova vita sociale questo nuovo mezzo di trasporto indurrà?

Immaginiamo che l'uomo fosse giunto fino ad oggi senza conoscere la navigazione marittima e pensiamo quale sarebbe lo stato della civiltà attuale e quali le condizioni dell'umana società.

Eppure il mare è stretto da coste ed immensi territori non sono da esso lambiti, mentre l'atmosfera è senza confini e sovrasta tutta la superficie della terra.

Noi siamo giunti fino ad ora senza conoscere la navigazione aerea, che compie solo oggi i primi ardimenti, pensiamo che potrà diventare la società futura quando la navigazione aerea si sarà sviluppata largamente, ampiamente, con tutti i mezzi di cui dispongono e disporranno le scienze e l'industria umana.

Certo qualche anno dopo che il primo uomo si fu avventurato su la vasta distesa dei mari, la naviga-

zione marittima doveva essere qualche cosa di ben meschino in confronto coll'attuale navigazione aerea.

Occorre che noi ricordiamo sempre che ci troviamo appena al quarto o al quinto anno dall'inizio della navigazione aerea.

In questo brevissimo volgere di tempo l'aereoplano ha certamente progredito proporzionalmente molto di più di quello che nello stesso tempo progredirono le automobili che pure non rappresentavano che un perfezionamento della locomozione su strada.

### **L'aereoplano sarà il mezzo di comunicazione "più economico"**

Dieci anni fa l'uomo non sognava nemmeno di sollevarsi col più pesante; cinque anni fa riusciva appena a starnazzare come uccello da pollaio, oggi ha dimostrato di saper volare in ogni tempo ed in ogni luogo; sulla terra, sul mare, sul deserto; nel vento e nella tempesta; di giorno e di notte; oltre la cima delle Alpi nevose e sui ghiacciai delle terre boreali; in pace e in guerra, con velocità che superano tutte quelle dei mezzi materiali, volteggiando e l'aria come non volteggiano gli stessi abitatori dell'aria; ieri stupefecce il mondo attraversando la Manica, domani non lo meraviglierà attraversando l'Atlantico o compiendo il giro del mondo. L'aviazione sta per fornire all'uomo un nuovo, insperato, sicuro ed economico mezzo di comunicazione che più d'ogni altro varrà ad affratellare i popoli fino ad ora ancora divisi da ostacoli naturali difficili ad attraversare, od oltrepassabili soltanto a costo di grande lavoro e di grande sacrificio.

Il recente viaggio de l'aviatore Parmelin da Ginevra a Torino, oltre il colosso su cui tre confini si adagiano, offre al pensatore un grave problema. Finora l'uomo, per vincere l'ostacolo montano non aveva altro mezzo se non quello di ricorrere al lento ed oscuro lavoro della talpa: forare l'ostacolo per passarvi attraverso. Oggi si intravede la possibilità di sostituire al tardo procedere della talpa l'agile volo dell'aquila.

E non mi si tacci di esagerazione. Ricordiamo. Ricordiamo il povero Delagrangé, faticosamente saltellante sul prato levigato e constatiamo a che punto, oggi siamo arrivati: all'apparecchio filante come un bolide alla velocità di 60-65 metri al minuto secondo; all'apparecchio superante i 6000 metri di quota, dove la pressione atmosferica si riduce a quasi 1/3, all'apparecchio navigante nel giorno e nella notte per oltre 16 ore consecutive;



all'apparecchio graziosamente ondeggiante nell'aria come una foglia nel vento autunnale ma pur sicuro di sé; all'apparecchio trasportante 16 persone oltre il pilota.

Ricordiamo, e pensiamo a quello che sarà domani o fra pochi anni. Oggi è lecito di dubitare della convenienza di accingersi a traforare un colosso di granito come il Monte Bianco per introdurre due sottili linee di acciaio, perché può darsi che prima che un tale immane lavoro sia compiuto l'aviazione abbia fatto tali progressi che nessuno penserà più ad ingolfarsi negli oscuri meandri sotterranei, giacché potrà passare al disopra, nella purezza della atmosfera, nella gloria della luce.

Per conto mio sono convinto che se al genio latino dei tre popoli che sul monte più alto della magnifica italica cintura si stringono la mano, si concedessero per l'aviazione i milioni ed il tempo che un solo traforo costerebbe, di trafori non si parlerebbe mai più.

L'aviazione ha avuto accrescimento così rapido che ha sorpreso l'uomo più lento a concepire; gli stessi che vivono in essa, nella grande maggioranza, non sospettano neppure quello che essa, necessariamente darà.

L'aviazione non è sport, è mezzo di civile progresso in pace, è arma in guerra.

Arrestiamo il nostro pensiero a questa considerazione: L'aeroplano è mezzo di locomozione che non ha bisogno di strade.

A questo riguardo è simile alla nave che può scorrere liberamente sulla superficie del mare; ma la nave non può toccare che i confini della terra, mentre l'aeroplano può giungere in qualunque punto della superficie terrestre.

Fino ad ora nessun mezzo di locomozione terrestre poteva ritenersi indipendente dalla strada, la quale, tutto considerato, fa parte integrante del mezzo stesso; senza la ferrovia, la locomotiva è inutile, inutile l'automobile senza la strada.

A nulla è legato l'aeroplano, libero come l'elemento nel quale svolge il suo moto.

Quando noi calcoliamo il costo di un trasporto terrestre facciamo sempre astrazione della strada; quando intendiamo stabilire fra due punti un trasporto dobbiamo incominciare a rilegare con una strada i due punti. La rete stradale aerea è varia ed infinita; due punti qualunque della superficie terrestre sono sempre rilegati fra di loro da una via aerea che è anche la più breve, la meglio tenuta, quella che nulla costa come impianto e come manutenzione. Pensiamo alle tonnellate di acciaio

che l'uomo ha disposto sulla superficie terrestre faticosamente e lentamente, pensiamo ai miliardi che si sono spesi, per le ferrovie, nel mondo, e ci convinceremo che l'aeroplano risolverà nel modo più economico il problema delle comunicazioni.

### **Uno sguardo al futuro**

L'aviazione permette lo sbrigliarsi di ogni fantasia ed occorrerebbe la divinazione del poeta, per dire del suo futuro, più che il freddo ragionamento del pensatore.

Fra qualche anno, fra pochissimi anni, ogni fantasia dell'oggi sarà superata, la folla che oggi plaude estatica alle prodezze dei più arditi aviatori, domani troverà essa stessa naturale e necessario il volo per le limpide vie dell'aria; le nuove generazioni considereranno la nostra come il falco può considerare la starnazzante gallina; i bambini di domani nasceranno coll'atavismo del volo che ai genitori dell'oggi ancora atavicamente ripugna; e l'aria sarà considerata come il mezzo più naturale, più comodo, più sicuro per muoversi; solo si penserà con commiserazione ai milioni di uomini che per migliaia di anni furono costretti a strisciare penosamente sulla terra lungamente tardanti a diventare farfalle. La visione di questo futuro non deve sembrare esagerata. Il progresso dell'aviazione è stato, indiscutibilmente, fino ad ora rapidissimo.

È questo rapidissimo progresso sul punto di arrestarsi? E esso giunto ad un punto che tende, per la sua perfezione stessa, di rimanere stazionario? Dobbiamo noi sperare il molto od il poco?

Tutto ci dice che possiamo tenere l'animo aperto alle più grandi speranze.

Il nuovo mezzo ha mantenuto fino ad ora, enormemente di più di quanto aveva promesso, e tutto dice che darà ancora più di quanto ora promette. Non ostante tutti i perfezionamenti apportati la macchina aeroplano presenta ancora una larghissima latitudine al perfezionamento avvenire. E ancora una macchina che conserva l'impronta dell'empirismo.

Nell'aeroplano l'empirismo è arrivato prima della scienza e l'ha sopravanzata meravigliandola, ma la scienza tende a prendere il sopravvento ed a fornire all'aeroplano tutto il suo aiuto e tutta la sua forza. Avvengono nell'aria, e l'aeroplano produce, dei fenomeni strani, quasi misteriosi che sembrano capovolgere tutte le idee già fatte: ma sono fenomeni strani e misteriosi perché non ancora sufficientemente studiati, misurati, controllati. In natura non esistono fenomeni strani e misteriosi, ma

solo fenomeni naturali regolati da leggi fisse, immutabili; tutto sta a scoprire queste leggi, a definirle, a coordinarle; e questo è il compito della scienza.

L'empirismo, talvolta più pronto e più geniale, può afferrare e piegare ai suoi voleri un fenomeno isolato ancora ignoto o vagamente conosciuto, ma non va più in là; tenta ma non risolve; fa ma non spiega; agisce ma come per istinto; produce ma senza continuità; può costituire il principio di una scienza ma, affermata questa, l'empirismo deve scomparire e scomparire dinnanzi ai logici risultati di quella.

I primi aeroplani furono il frutto dell'opera di geniali e pazienti sperimentatori che seppero, quasi di sorpresa, strappare un primo segreto alla natura; gli aeroplani di oggi sono ancora, per la massima parte, il diretto prodotto di quei primi, prodotto già sorretto dalla scienza, che domani si imporrà sovrana.

Dal lato tecnico-meccanico possiamo quindi attenderci molto, e molto sperare.

### **Grafici e statistiche**

Ma ciò che più ci dà luogo a bene sperare è l'andamento generale del fenomeno rappresentato dall'aviazione. Considerando tanto come fenomeno naturale, quanto come fenomeno sociale, noi sappiamo che questo genere di fenomeni non procede mai a sbalzi ma con una legge che può variare nel tempo, ma in modo continuo senza salti, senza punti singolari, senza brusche inflessioni.

Or bene, se noi osserviamo il grafico che rappresenta il numero dei chilometri percorsi negli anni che vanno dal 1908 al 1913 possiamo facilmente constatare come esso sia costituito da una curva di forma perfettamente regolare, e regolarmente ascendente, con progressione di molto superiore alla semplice progressione aritmetica: ciò vuol dire che non solo si progredisce, ma si progredisce di anno in anno, in maggior misura.

Il fenomeno che più deve colpirci è appunto la regolarità di questa curva, regolarità la quale ci dimostra chiaramente che ci troviamo in un periodo nettamente ascensionale e ben lontani da un punto d'inflessione.

Le stesse osservazioni possiamo ripetere sulla curva che ci fornisce il numero dei piloti negli stessi anni. Anche qui tutto l'andamento della curva dimostra che siamo in un periodo di rapida ascesa e che ci incamminiamo verso una ascesa ancora più rapida.

Il rapporto fra le altezze di queste due curve, quella dei chilometri percorsi e quella del numero dei piloti, ci dà la media del numero dei chilometri percorsi da ciascun pilota: anche questa va regolarmente crescendo di anno in anno.

Il numero dei chilometri percorsi in aeroplano e il numero dei piloti rappresentano, nel loro complesso, la potenzialità dell'aviazione; questa potenzialità è quindi non solo in progresso, ma, come abbiamo visto, in rapidissimo progresso, secondo una linea ascendente in modo così accentuato da poter con sicurezza affermare che è ben lontano il tempo in cui tale linea annullerà il suo movimento ascensionale, per disporsi parallela all'asse orizzontale.

Ma non basta: osserviamo il grafico che fornisce, negli stessi anni, il numero di accidenti mortali in proporzione dei chilometri percorsi. Come si vede, questa curva, altissima nel primo anno considerato (1908), è scesa rapidamente, e, pur vicinissima all'asse della X, asse al quale tende a diventare assintotica, ha ancora una sensibile tendenza ad abbassarsi ancora.

Nel 1908 le vittime dell'aviazione furono in proporzione di 63 per ogni 100 mila chilometri, nel 1912 nella proporzione di 0,7 per ogni 100 mila chilometri, nel 1913 di 0,5 per 100 mila chilometri!

### **Una vittima ogni 200 mila km.!**

Questa ultima percentuale che dà una vittima per ogni 200 mila chilometri (ossia cinque volte il giro del mondo all'equatore) è ancora alta; nell'anno che corre sarà necessariamente inferiore e noi tutti ci auguriamo che sia nettamente inferiore.

Tuttavia la percentuale del 1913 non è di ordine di grandezza differente dalla percentuale fornita dalla locomozione automobile, e specialmente da quella fornita dalla locomozione automobile a grande velocità ed a grande potenza.

L'andamento di questa curva dice chiaramente che fra qualche anno l'aeroplano sarà un mezzo di locomozione più sicuro dell'automobile.

Ricordiamoci sempre che siamo ai primi principi dell'aviazione, nulla è preparato per essa benché essa pochissimo domandi.

L'aviazione non richiede strade regolari, pali indicatori, abolizioni di passaggi a livello; chiede solo qualche campo di atterraggio, qualche ricovero, qualche rifornimento. Oggi, nel più piccolo paesello, presso la più meschina osteria, vi è tanto di *garage*, forse vecchia stalla di vacche, ma pure *garage* capace di riparare una automobile; nella

più piccola borghesia si trova un meccanico, dovunque un pneumatico; mentre oggi nelle più grandi città non si trova un campo di atterramento, né il più meschino *bangar* di tela.

Oggi il motorista di aviazione è un personaggio introvabile ed impagabile, il falegname capace di sostituire un montante, il tappezziere capace di rabberciare uno strappo ad una tela, sono esseri rari come le mosche bianche; l'aeroplano costa immensamente ed immensamente costa la sua manutenzione. L'aviazione è uno sport di gran lusso, come erano i primissimi automobili, diverrà come gli attuali automobili, un mezzo alla portata dei più.

Quando i più si saranno persuasi che l'aeroplano non è strumento da suicidi o da gente balzana; quando l'industria fornirà questa macchina a prezzi abbordabili; quando vi sarà qualche predisposizione in terra, vi saranno molti che preferiranno le libere vie dell'aria, senza paracarri insidiosi, senza polvere accecante, con vastissimi orizzonti, senza curve né dislivelli; vi saranno molti che, nella febbrile attività moderna, si rivolgeranno a questo mezzo, che è certo quello che rende minimo il tempo della traslazione.

Non solo l'aeroplano diverrà più sicuro della automobile, ma diverrà di più facile guida dell'automobile stessa.

### **L'aeroplano più sicuro e più facile che l'automobile**

Oggi l'aviatore deve provvedere a mantenere il proprio equilibrio, per questo solo fatto la sua attenzione deve essere sempre tesa e rapidamente si esaurisce.

Domani l'aviatore non dovrà più pensare all'equilibrio più di quanto oggi debba pensarci l'automobilista; l'apparecchio da volo può giungere e deve giungere a questo risultato, è questione di tempo e di studio.

Già si annuncia che Wright ha costruito un aeroplano col quale il primo venuto può prendere il brevetto in venti minuti; vero o non vero, poco importa, a questo si deve giungere e si giungerà. E quando saremo giunti a questo punto il condurre un aeroplano sarà più facile che non il condurre una automobile, perché vi occorrerà meno attenzione e meno tensione.

La distrazione di uno *chauffeur* può gettare la macchina contro un paracarro o dentro un fosso; in aria le strade sono ampie, tenute in modo perfetto, non vi sono persone da schiacciare; la distrazione

di pilota potrà, al massimo, produrre un allontanamento momentaneo dalla giusta direzione, nulla di più. Il motore di aviazione è sulla via di un continuo progresso e diventerà ben presto un motore che non si arresta a capriccio.

Dal motore che usò Blériot per la traversata della Manica, e che compì il miracolo di funzionare per 35', ai motori moderni che funzionano per ore ed ore consecutive, corre una enorme distanza; come oggi non si vedono più sulle strade, ad ogni piè sospinto, delle automobili ferme per causa del motore, fra poco non si vedranno più atterramenti forzati per *pannes* ai motori. L'aeroplano di domani, con apparato motore sicuro, elastico, di buon rendimento, sarà un apparecchio razionalmente e solidamente costruito, capace di atterrare e di partire a piccola velocità in breve spazio, capace di volare a grande velocità ed a velocità largamente variabile, facile da guidarsi, mantenente il proprio equilibrio in modo automatico, comodamente ed elegantemente carrozzato, di costo accessibile per impianto e manutenzione. Poco alla volta gli aviatori esigeranno che il governo ed i municipi pensino un poco anche a loro, predisponendo campi di atterraggio facili e comodi, a distanze non eccessive; sorgeranno ricoveri adatti, ovunque si troverà il meccanico capace ed il pezzo di ricambio necessario.

I servizi rapidissimi saranno assunti da questo nuovo mezzo che deve necessariamente uscire dal campo sportivo per entrare nel campo pratico ed utilitario. Questo è l'avvenire e l'avvenire prossimo dell'aviazione che aprirà la strada al vero e largo impiego dell'aeroplano come mezzo economico di trasporto.

Per ora intanto, l'aeroplano fornisce una nuova arma da guerra, e noi dobbiamo constatare, ancora una volta, questo strano fatto, che il progresso di un mezzo altamente civile deriverà essenzialmente dal suo impiego in guerra.

### **L'arma da guerra**

Senza l'interesse risvegliato nell'ambiente militare di ogni nazione per questo nuovo mezzo di locomozione, l'aviazione non avrebbe potuto fare i passi da gigante che ha compiuto in così breve tempo.

Dovunque l'aeroplano colpì grandemente l'uomo di guerra, il quale pensò di quale vantaggio avrebbe potuto essergli questo mezzo capace di trasvolare, quasi impunemente, sulla verticale del suo probabile avversario.



Dovunque, ancor prima che il nuovo mezzo fosse definito e pratico, il nuovo mezzo fu studiato nella sua applicazione guerresca; dovunque nel pensiero che avrebbe avuto vantaggio chi prima piegasse il nuovo mezzo ai suoi fini di guerra, sorse una gara feconda di studi e di ricerche; ovunque si profusero denari per fornirsi della arma nuova, e tutto ciò diede per converso, il mezzo più potente di perfezionamento dell'aviazione, la quale, mercè appunto il suo impiego da guerra, diverrà ben presto utile strumento di civiltà, mezzo potente di progresso nella vita sociale. Dapprima la novità della cosa, l'impreparazione dei più o l'imperfezione stessa del mezzo, fecero sì che, anche nell'ambiente militare l'aviazione trovò molti scettici cui non sembrò possibile sì repentino cambiamento dei loro antichi modi di vedere e di pensare, ma in breve i fatti si imposero, lo scetticismo fu vinto, ed oggi noi vediamo svolgersi per l'armata dell'aria quello che abbiamo visto svolgersi per le armate di terra e di mare. Il dubbio, il tentennamento, l'esitazione sono scomparsi, al loro luogo è insorta la febbre della gara. Ogni nazione ha compreso che in una guerra futura non potrà con sicurezza neppure volgere gli sguardi verso l'azzurro del cielo; ha compreso che anche questo azzurro dovrà difendere, come una volta difendeva solo la terra ed il mare. Ogni nazione tende quindi a non lasciarsi sopравanzare dalle possibili avversarie neppure nell'aria. Dovunque i crediti per l'aviazione cominciarono ad insinuarsi come di straforo nei bilanci della guerra o della marina, oggi questi crediti si sono andati ingigantendo ed hanno assunto quasi l'aspetto di bilanci. Domani competeranno, dovunque, coi bilanci della guerra e della marina e sorgeranno i Ministeri delle Comunicazioni aeree, ai quali già si pensa.

È questo un fatto che il filosofo può chiamare doloroso, ma è un fatto dipendente dalla natura umana. Finché l'uomo si batterà con l'uomo, si batterà dovunque potrà incontrare l'uomo. Finora ciò gli era solo possibile per terra e per mare, oggi gli è possibile anche nell'aria; ebbene, si batterà anche nell'aria.

Certo, questa aggiunta di un nuovo, smisurato campo di lotta, non farà che rendere ancora più terribile l'immagine della guerra, inducendo i popoli a non lanciarsi senza motivi assolutamente vitali in così terribile giuoco.

### **Bilanci per l'aviazione all'estero**

Ricordiamo sempre che siamo ai primi principi, e

constatiamo che già vi sono delle nazioni il cui bilancio per l'aviazione ascende ad oltre 30 milioni annui. Che sarà domani quando le idee si saranno fatte più chiare e più limpide, quando l'organizzazione abbia preso forma, quando il concetto del dominio dell'aria sia diventato popolare ed avrà acquistato il valore del dominio del mare?

Gli aeroplani da guerra vanno perfezionandosi. Ieri erano ancora semplici macchine sportive adattate al bisogno con ripieghi, ieri ancora gli aviatori gettavano dall'aereoplano bombe d'occasione, così ad occhio e croce. Oggi gli apparecchi si armano e si armano di vere, proprie ed adatte armi distruttrici; domani una qualunque delle ricche capitali d'Europa potrà, risvegliandosi, scorgere fra la bruma del mattino un numeroso stuolo di aerei nemici volteggiar sui suoi monumenti, sulle sue banche, sui suoi ministeri, pronti a spandere sulla inerme città i proiettili più efficaci e più distruttivi; tutte, per difendersi da questo pericolo e per togliersi questo incubo, dovranno guardarsi la propria zona di cielo con altri aerei capaci di precipitare a terra l'audace nemico. Di qui il bisogno, che già si sente, di opporre a forza a forza, aereo ad aereo, per acquistare quel dominio dell'aria che può fornire a sé la sicurezza e contro l'avversario il mezzo di agire potentemente.

### **L'«Armata dell'aria»**

Mano mano che, in grazia dell'aviazione militare, l'aviazione civile andrà sviluppandosi; mano mano che i perfezionamenti meccanici renderanno più facile, più agevole, più sicuro l'uso dell'aeroplano nella vita sociale; mano mano l'aeroplano diventerà arma più potente di guerra; è una necessità fatale contro la quale non si può nulla contrapporre.

L'aeroplano che da principio venne introdotto negli eserciti e nelle marine come un mezzo ausiliario, come un servizio simile presso a poco alla radiotelegrafia od ai piccioni viaggiatori è già ora diventato una vera e propria arma, ma questo non è che il primo passo; l'aviazione militare non può restare un'arma, non è qualche cosa che possa direttamente impiegarsi in ausilio delle armate di terra e di mare, è qualche cosa che deve diventare, e diventerà ben presto, una vera armata dell'aria, simile nella forma e nei fini, alle armate sorelle di terra e di mare.

Il momento attuale non può essere che un momento di transizione, passeggero, nel quale non è possibile permanere lungo tempo perché non



rappresenta uno stabile assetto. Ci troviamo in un punto singolare della curva della storia dell'umanità, pensiamo: l'uomo è riuscito finalmente a volare, egli che prima d'oggi era costretto dall'immanente forza della gravità a strisciare sulla superficie, si è aperto lo spazio dinnanzi a sé. Questo fatto che sconvolge tutte le idee colle quali siamo nati, non può immiserirsi nel dar luogo semplicemente ad un nuovo sport in pace, ad un secondario servizio, in guerra.

Pensiamo alla rivoluzione apportata dalla ferrovia nella vita sociale e nell'arte della guerra, e la ferrovia non fece che facilitare il movimento sulla superficie, e deduciamo quale rivoluzione apporterà lo

svolgersi del movimento nello spazio.

Noi che abbiamo avuto la fortuna di assistere ai primi principi di questo fenomeno grandioso e cooperiamo direttamente e indirettamente al suo futuro meraviglioso dobbiamo intendere tutta la poesia di questa nuova dimensione nella quale sarà permesso all'uomo di muovere liberamente, lietamente, sicuramente, dobbiamo intuire tutta la portata di questo mezzo meraviglioso che il genio di precursori recenti ha messo a nostra disposizione.

Bella e larga è la strada che si apre dinnanzi a noi, vivida d'ogni speranza, abbondante di messe florenti.

10/7.

**Sorveglianza nella costruzione degli apparecchi di volo e del materiale. Circolare, 29 maggio 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare a tutti i comandi dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 649/R, datata Torino, 29 maggio 1914, oggetto: "Sorveglianza nella costruzione degli apparecchi di volo e del materiale", firmata "il tenente colonnello, comandante il Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

La denuncia di un operaio ha recentemente rivelato gravi manchevolezze e difetti di costruzione in alcuni apparecchi di volo, già collaudati e consegnati al Battaglione da una delle Ditte costruttrici.

Questo Comando ha chiamata responsabile la Ditta costruttrice, ed ha provveduto perché tutto fosse rimesso in perfetto ordine, ma ha dovuto dolorosamente constatare che, indipendentemente dalla responsabilità della Ditta, vi sono gravi responsabilità per parte degli Ufficiali, che furono comandati a prestare servizio di sorveglianza; certo, se tutti gli Ufficiali incaricati di tale servizio avessero compiuto coscienziosamente tutto il loro dovere, gli inconvenienti verificatisi, non avrebbero potuto avvenire: certo, senza la denuncia di un operaio licenziato dalla Ditta, il Comando del Battaglione ed i piloti di quell'apparecchio avrebbero vissuto nella tranquilla confidenza di possedere apparecchi perfetti, mentre ciò non era.

Il servizio di sorveglianza alle officine, pur troppo, non è stato inteso in tutto il suo significato dagli

Ufficiali dipendenti, tanto che più e più volte si verificò il caso di Ufficiali che abbandonano senza motivo il loro posto e si fu costretti a ricorrere a misure disciplinari.

Questo Comando nutre speranza che ciò che è avvenuto serva a far nettamente apprezzare da tutti ed al suo vero valore, la delicatezza dell'incarico affidato agli Ufficiali di sorveglianza alle officine; per conto suo questo Comando è ben deciso a non tollerare trascuratezze e manchevolezze in tale servizio.

Questo Comando fa inoltre presente ai signori Ufficiali che ha dovuto rilevare qualche grave trascuratezza nella conservazione e nella tenuta del materiale di aviazione, e fa nuovamente rilevare che ogni mancanza di zelo e di oculatezza in siffatto importantissimo ramo del servizio, rappresenta una grave infrazione disciplinare ed una mancanza di correttezza amministrativa.

L'aviazione in sé, costa carissimo e se non si deve fare nessuna economia quando si tratti di rendere più sicuri e migliori i mezzi aerei ciò non implica affatto che si debba sperperare senza nessuna necessità, ma unicamente per negligenza, trascuratezza, mancanza di cura; anzi, tanto più il materiale è costoso e delicato, tanto più va meglio tenuto, tanto più bisogna esigere che sia meglio tenuto.

Lo scrivente Comando invita perciò tutti gli Ufficiali dipendenti, e ciascuno nella sua sfera d'azione ad avere e ad esigere il massimo rispetto e la maggior cura per il materiale dello Stato, ed avver-

te che è ben deciso a non transigere su questo punto.

La presente Circolare venga portata a conoscenza di tutti gli Ufficiali, che vi apporranno la propria

firma per presa conoscenza, i Comandi cui è diretta accusino ricevuta, assicurando di averla portata a conoscenza di tutti gli Ufficiali dipendenti.

10/8.

**Promemoria per la compilazione dei progetti di mobilitazione delle Squadriglie e dei Comandi di Gruppo, 3 settembre 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Promemoria a stampa dell'Ufficio Mobilitazione del Battaglione Aviatori, datata (a mano, di pugno di Doubet) Torino, 3 settembre 1914, firmato "il tenente colonnello, comandante del Battaglione" più la firma manoscritta "G. Doubet".*

*Al testo a stampa sono apportate due correzioni manoscritte, che recepiamo.*

(N.d.C.)

**SQUADRIGLIE**

Le squadriglie debbono avere fino dal tempo di pace i loro organici perfettamente al completo, e ciò sotto la immediata responsabilità del Comandante di squadriglia che dovrà, al bisogno, trasmettere le richieste al Comando del Reparto Manovra. Il Comando del Reparto Manovra deve possedere sempre al corrente la situazione del personale addetto alle squadriglie.

In tal modo all'atto della mobilitazione le squadriglie non avranno bisogno di fare nessuna richiesta di personale, che d'altra parte sarebbe difficile soddisfare; in ogni caso il Comando del Reparto Manovra sarà al corrente delle deficienze e il Deposito potrà provvedere di sua iniziativa. Si aggiunge che le squadriglie possedendo in pace un personale esuberante alla mobilitazione, potranno sempre, all'ultimo momento colmare qualche deficienza.

Nelle squadriglie, in pace, non deve esservi persona inabile alle fatiche di guerra.

Per quanto riguarda il materiale, dato che il materiale di guerra è intangibile, le squadriglie debbono trovarsi perfettamente pronte in ogni momento. Per tutto quanto ha tratto alla serie di armamento per ufficiali e sottufficiali, oggetti di medicazione ecc. occorre provvedere subito; le squadriglie non debbono all'atto della mobilitazione aver bisogno di chiedere alcunché a chicchessia.

In ogni squadriglia deve essere tenuto al corrente

il quadro della formazione di guerra; tutti debbono conoscere il loro posto preciso in tale formazione. Così pure deve essere perfettamente determinato fino dal tempo di pace il caricamento esatto dei camions; gli incaricati di eseguire tale caricamento debbono saperlo eseguire, e conoscere perfettamente dove si trovano gli oggetti.

Deve essere pure determinato come deve avvenire il trasporto del materiale di guerra esuberante al caricamento dei camions, mediante un secondo viaggio dei medesimi.

I camions non vanno sopracaricati; non si dovrà quindi nel caricarli eccedere il carico massimo, tenendo conto anche del personale che dovrà pure essere trasportato sui camions.

Dovrà essere perfettamente previsto il modo di eseguire il trasporto del personale sulle auto-veicole.

Tutte queste predisposizioni debbono avere carattere generale e comune per tutte le squadriglie di uno stesso tipo, ed essere concretate per cura del Comando Reparto Manovra.

Il materiale di esercitazione, il quale per definizione è esuberante ai bisogni della mobilitazione, deve venire diviso in due parti: una, *materiale inamovibile*, che deve conservarsi nei locali della squadriglia; e l'altra, detta di *immediata utilizzazione*, che verrà, come si dirà in seguito, concentrata al *Deposito Centrale*.

I materiali di immediata utilizzazione sono i seguenti:

Alleg. VII - (Materiale di volo) - tutto

Alleg. VIII a) - (Materiali ricambio apparecchi) - tutto

Alleg. VIII b) - (Materiale ricambio motori) tutto

Alleg. IX d) - (Liquidi) - tutto

Alleg. IX e) - Le sole 4 borse per motoristi. Questo materiale verrà mandato a ritirare presso le squadriglie per cura del Comando con auto-veicole per essere concentrato al Deposito.

Il ritiro potrà avvenire nei primi giorni della mobilitazione; ma non è possibile determinare il

giorno preciso. Perciò tale materiale dovrà trovarsi pronto per il ritiro e restare in attesa.

Gli apparecchi di volo dovranno essere smontati in modo da potersi caricare sui camions-velivolo o sul rimorchio. Tutto il resto del materiale dovrà venire, se occorre, racchiuso in casse che dovranno essere preparate fin dal tempo di pace.

Per regolarità amministrativa tale materiale dovrà essere accompagnato dalle relative schede; dovrà quindi essere preparato in triplice copia un riepilogo delle schede costituente il materiale di immediata utilizzazione. All'atto del ricevimento del materiale, il magazzino del Deposito Centrale verificherà il riepilogo delle schede colle schede, e le schede col materiale, in presenza di un ufficiale delegato all'apertura dei colli per la parte mittente, e consegnerà come ricevuta il riepilogo delle schede colle annotazioni relative ai materiali mancanti od esuberanti in confronto di quelli indicati dalle schede stesse. Queste, nella colonna *rimanenza*, verranno firmate dall'ufficiale all'apertura dei colli e dal consegnatario del magazzino del Deposito.

Il riepilogo, in triplice copia, delle schede del materiale immediatamente utilizzabile, deve essere pronto fino dal tempo di pace.

Tutto il resto del materiale inamovibile (di officina, mobili ecc.) deve essere conservato come si è detto, presso la sede della squadriglia. Di tutto questo materiale deve essere compilato fino al tempo di pace un esatto inventario da mantenersi sempre al corrente, in modo che all'atto della mobilitazione non ci sia che da chiuderlo.

Il personale esuberante ai bisogni della mobilitazione, che deve comprendere possibilmente un graduato, resta alla sede della squadriglia e questa deve provvedere alla sua aggregazione al corpo fisso viciniore. Anche ciò deve essere predisposto mediante accordi preventivi coi Comandi territoriali, in modo che all'atto della mobilitazione tutto sia già pronto. Il graduato, destinato a rimanere alla sede deve fino dal tempo di pace, essere perfettamente edotto di quanto dovrà fare.

Ricevuto il riepilogo delle schede del materiale di immediata utilizzazione deve provvedere al suo imballaggio.

Allorché giungono alla squadriglia i camions per il ritiro del materiale di immediata utilizzazione, consegna al comandante della colonna tale materiale insieme a due copie del riepilogo trattenendo la terza per sé, ed il personale di cui dispone ad eccezione di un soldato.

Il graduato ed il soldato rimangono alla sede della squadriglia; il graduato, in qualità di consegnatario di tutti i materiali inamovibili di ogni genere che restano alla sede.

Perciò questo graduato prende in consegna dal Comando della squadriglia tale materiale per mezzo dell'inventario. Dovrà quindi fino dal tempo di pace conoscere ed aver pratica dell'inventario stesso.

All'atto della mobilitazione il Comandante della squadriglia potrà o no conoscere il luogo dove dovrà recarsi, in quale giorno di mobilitazione dovrà trovarvisi, e da quale Comando di gruppo dipendere.

Molto probabilmente tali notizie le riceverà qualche tempo prima dell'ordine di mobilitazione, ed insieme ad esse riceverà pure gli ordini per il trasferimento. In tale caso non avrà che da eseguire gli ordini ricevuti. In caso contrario provvederà alla mobilitazione mantenendosi pronto a partire al primo ordine.

I Comandanti delle Squadriglie non avranno necessità di richiedere fondi; giacché saranno in possesso o delle somme già spedite dal Comando del Battaglione per i bisogni del mese, o della rimanenza di tali somme; con che potranno far fronte ad ogni possibile eventualità.

#### COMANDI DI GRUPPO

I Comandi di Gruppo si mobileranno immediatamente nello stesso modo, provvedendo a lasciare un piantone consegnatario degli uffici, e ad inviare al Deposito il personale esuberante.

Anche i Comandi di Gruppo riceveranno in precedenza ordini opportuni circa la località nella quale dovranno portarsi, il Comando al quale saranno addetti, le squadriglie che formano il gruppo e la loro dislocazione iniziale. In caso contrario attenderanno ordini, tenendosi pronti alla partenza. Il loro personale sarà preso in forza dalla Squadriglia più vicina appartenente al Gruppo, o da quella di testa del Gruppo stesso, a seconda dell'opportunità.

All'atto della mobilitazione il Comando del Battaglione si trasforma in Comando Deposito di Aviazione; i gruppi e le squadriglie dipenderanno da questo finché non avranno ordini circa l'unità alla quale sono addetti.

Appena le squadriglie sapranno a quale gruppo appartengono ed i gruppi a quale unità sono addetti, le squadriglie dipenderanno unicamente dai gruppi e questi dai Comandi ai quali sono addetti.



Gruppi o squadriglie non avranno più alcuna relazione col Deposito di Aviazione, se non per quanto ha tratto ai rifornimenti del personale e dei materiali speciali di aviazione.

Per questo, secondo gli ordini che riceveranno dai Comandi ai quali sono addetti, si rivolgeranno al *Deposito Centrale (Malpensa)*.

Le richieste saranno soddisfatte nei limiti del

possibile, facendo giungere i materiali alle squadriglie per mezzo di una colonna di autocarri. Qualora tale *Deposito Centrale* risultasse troppo indietro rispetto alle squadriglie, sarà costituito un *Magazzino Avanzato* e ne sarà dato immediato avviso alle squadriglie ed ai gruppi.

Al Deposito Centrale o al Magazzino Avanzato le squadriglie verseranno i materiali deteriorati.

10/9.

### **La nostra preparazione militare alla vigilia dell'intervento, 9 novembre 1914.**

*Documento pubblicato nel volume di Scritti inediti di Douhet, cit., pp. 3-8. Il prof. A. Monti, direttore del Museo del Risorgimento di Milano, cui la vedova aveva consegnato numerose carte di Douhet, spiega nella prefazione al volume di Scritti inediti, da lui curato, che una parte imprecisata di queste carte andarono distrutte in un incendio provocato dai bombardamenti anglo-americani del 13 e 15 agosto 1943 (p. XXVII). Tra queste era l'originale del documento che presentiamo, conosciuto soltanto grazie alla trascrizione già effettuata in vista della preparazione del volume di Scritti inediti. Il Monti non fornisce alcuna informazione sul documento in questione: non sappiamo perciò se fosse un promemoria destinato a una divulgazione riservata, oppure parte di una serie di annotazioni non conservate, o infine (come sembra probabile dal volume del Monti) un appunto isolato stesso da Douhet per uno sfogo personale.*

(N.d.C.)

9 novembre 1914 - Nella mia situazione sono grado di vedere e di sapere molte cose, ma nello stesso tempo sono costretto a tacere. Mi è balenato alla mente il pensiero di dare le mie dimissioni per poter dire liberamente ciò che mi sta nel cuore, ma in questo momento l'atto potrebbe essere frainteso, per quanto io creda che anche oggi vi sarebbe il tempo di aprire gli occhi al paese da sì lungo tempo ingannato.

Questo obbligo di tacere mi turba profondamente, perché la mia coscienza mi dice che tacendo mi faccio complice di un tradimento verso il mio paese, ma mi sento impotente, poiché le mie parole non sarebbero ascoltate. Io tenterò di fare tutto ciò che sta in me, affinché per quanto sta in me, le cose procedano bene; per quanto riguarda il resto ho deciso scrivere queste note man mano che potrò; forse verrà un giorno in cui le note che andrò

scrivendo avranno una dolorosa conferma dai fatti ed allora esse, forse, varranno a dimostrare che le colpe si pagano sempre, se pure non sempre si pagano dai colpevoli.

Allo scoppiare della grande guerra noi fummo sorpresi in una preparazione inimmaginabile. La mobilitazione del nostro esercito sarebbe stata semplicemente impossibile. Noi mancavamo letteralmente di tutto. Vennero chiamate successivamente tre classi e qualche classe della seconda categoria e mancarono gli oggetti più indispensabili di equipaggiamento. Chiunque ha potuto vedere, semplicemente dando uno sguardo ai soldati che incontrava per via, la strana ridda delle uniformi.

Durante i primi due mesi (agosto e settembre) non si incontravano due soldati vestiti allo stesso modo, anche oggi è difficile incontrarne tre vestiti in modo uniforme; tutti i fondi di magazzino, tutta la roba vecchia venne utilizzata, ogni comandante di corpo fu autorizzato a provvedere direttamente. Le scarpe collaudate dall'Amministrazione Militare hanno una durata di 15-20 giorni di guarnigione. Ieri il comandante della Divisione, parlando di un distaccamento di fanteria al Moncenisio, disse che possedeva un solo paio di scarpe, non rinforzate, senza fasce di lana, e la guerra è scoppiata da oltre tre mesi. Il Battaglione aviatori fu dovuto armare parte con moschetti, parte con fucili; la massima parte delle mitragliatrici mancava semplicemente delle canne; le carrette per mitragliatrici furono ordinate dopo lo scoppio della guerra. Sarebbe curioso sapere di quante cartucce disponevano. L'artiglieria è senza cannoni e senza cavalli; tre tipi di cannoni in servizio. Non parlo delle artiglierie pesanti da campo; un mese fa mi dissero che possedevano 64 colpi per pezzo, il che rappresenta una vera ironia. Non parlo neppure dell'artiglieria da fortezza e da costa, antica di 30 anni.



A Rivoli una compagnia di automobilisti con 500 uomini possedeva tre autovetture sgangherate, ma per compenso le case automobilistiche lavoravano per l'estero.

Opinione comune negli ufficiali è che all'inizio della guerra noi ci trovavamo certamente più impreparati dei Turchi, e che se noi abbiamo dichiarato la neutralità lo abbiamo fatto costretti dalla impossibilità di fare diversamente.

Ora, può darsi che la nostra attitudine neutrale sia conveniente, ma ciò non toglie che poteva non esserlo e che noi fossimo stati costretti ad entrare in campagna, volenti o nolenti.

In questo caso l'Italia sarebbe andata all'estrema rovina; noi, da qualunque parte fossimo andati, avremmo costituito la testa di turco sulla quale ognuno avrebbe potuto sfogarsi, compresa la Svizzera.

Fino all'ultimo il Ministro Spingardi dichiarò in piena Camera che l'esercito era pronto e preparato. Ma non era vero e la colpa era in parte anche sua. Una colpa meno diretta ma non meno grave ricade su tutti quegli alti ufficiali, parte dei quali rivestiti di mandato legislativo, fra i quali non si trovò mai uno capace di insorgere contro l'opera di sfacelo che compivasi nell'esercito.

Evidentemente si può immaginare quale poteva essere lo spirito dell'esercito e specialmente degli ufficiali in tali contingenze. Indipendentemente dal fatto che gli ufficiali prevedevano una sconfitta, nel loro animo era nata la disistima verso il loro capo più alto, che vedevano mentire tranquillamente in faccia al paese.

Successo il Salandra, avvenne il noto incidente relativo al Gen. Porro. Evidentemente il Salandra dovette mordersi i pugni per aver avuto l'idea di chiamare il Porro prima di averlo bene tastato e prima di conoscere che il Porro non era uomo da vendere la sua coscienza di soldato per un titolo di ministro. Ma poiché l'esercito doveva passare in seconda linea, si cercò altrove e si ricorse al Gen. Grandi.

Là dove il gen. Porro aveva visto un fabbisogno di 600 milioni, il Grandi si accontentò di 200, suddivisi in cinque anni e cominciando con poco. La nomina del Grandi è costata all'esercito 400 milioni.

È facile immaginare l'impressione che tali fatti arrecarono all'esercito che vide di essere caduto dalla padella nella brage; al Ministero come altrove non si aveva nessuna fiducia e nessuna stima nel nuovo Ministro, che aveva raccolto una terribile

eredità senza beneficio d'inventario e che avrebbe prolungato ed eternato lo stato disastroso in cui trovavasi l'esercito.

Scoppiò la guerra europea, il Governo dichiarò la neutralità dell'Italia nell'impossibilità di fare altrimenti; in questa dichiarazione non bisogna vedere nessuna mira politica, nessun machiavellismo, bisogna semplicemente constatare che non si poteva fare altro.

Ma lo straordinario si fu che non si cambiò sistema neppure dopo lo scoppio della guerra europea; sembrò che questo non fosse un affare che interessasse il Grandi, che proseguì nella sua azione.

Quando decise di andarsene, venne la sorpresa Zuppelli. Fu detto che il Zuppelli non sarebbe stato che un braccio del Capo di S.M. (Cadorna) e sia, ma non vi ha chi non veda la stranezza di questa situazione. Nel momento in cui ci si deve preparare alla guerra, invece di scegliere una persona che abbia una testa, si sceglie un braccio. Con ciò non voglio dire che il Zuppelli sia senza testa, voglio semplicemente dire che nel momento attuale occorre una persona che avesse una maggiore autorità e non un Ministro che nel prendere possesso del suo dicastero mandò un *deferente* saluto alle alte autorità militari a lui sottoposte. Se ora il Zuppelli esegue la volontà di Cadorna, che fare quando Cadorna sia lontano, al comando dell'esercito operante? L'accordo fra il Ministro e ed il Capo di S.M. non deve trovarsi nelle persone, ma nelle funzioni; in Italia il Ministro della Guerra ha funzioni assurde rispetto al Capo di S.M. Ciò è tanto vero che al momento critico è necessario ricorrere al ripiego Zuppelli.

Una osservazione degna di nota è che al Ministero non giungono mai i generali meglio quotati, ma avviene perfettamente l'opposto. L'esercito attendeva il Gen. Porro, ed insieme all'esercito lo attendeva l'Italia. Il Porro avrebbe portata una immensa forza morale nell'esercito e nulla vietava che Porro e Cadorna andassero d'accordo nell'interesse supremo del paese.

\* \* \*

Vedremo il nostro Ministero in azione; per ora non ho visto che una circolare nella quale il Ministro della Guerra, dopo di aver detto che il Presidente dei Ministri ha invitato a far economia di funzionari, determina che l'Amministrazione Militare non assuma più funzionari; più realista del re. Pare incominci a dimenticare che non è il tempo di fare

economie nell'esercito più che altrove. L'unica cosa di cui non si faccia economia sono le circolari, di queste ne giungono tante che non ci si raccapezza più, ma servono a mettere a posto la responsabilità di chi le emana. Un'altra circolare, ad esempio, bellissima, affida ai comandanti di corpo l'educazione degli ufficiali di complemento di nuova nomina. Questi sono passati ufficiali in 5 mesi, quelli dei nuovi corsi in 6 mesi, tutti sono passati, buoni e non buoni. Adesso i comandanti di corpo devono educarli, ma come? I comandanti di corpo anno già da provvedere ad una quantità enorme di ripieghi per tirare innanzi.

Come manca tutto il resto, mancano gli ufficiali. Vi sono delle compagnie, delle batterie di prima linea che dovranno andare al fuoco comandate da sottotenenti di complemento; ma in Italia le cose si fanno presto: quando mancano ufficiali si prende un uomo, lo si veste da ufficiale ed il trucco è fatto. Oggi, dopo più di tre mesi che la guerra è scoppiata, noi non siamo ancora in grado di fare la mobilitazione. Questa è la verità vera. Per fare una mobilitazione *sui generis* dobbiamo aspettare almeno fino all'aprile del 1915. Tutto il segreto della nostra politica è qui. L'altro giorno, quando giunse a Roma la notizia della disfatta austriaca, il Consiglio dei Ministri si è riunito. Me lo immagino questo Consiglio nel quale i Ministri avranno fatto le loro meraviglie perché la Russia fa presto le sue faccende. E noi? Noi aspettiamo la stagione dei fiori...

Non abbiamo già fatto qualche cosa? Abbiamo istituito degli uffici logistici amministrativi che cominceranno a funzionare fra poco; questi uffici sono retti da un Generale, il quale è anche autorizzato ad andare all'estero per ricercare ciò che occorre per vestire le truppe. È già qualche cosa, col tempo e con la pazienza si farà il resto.

10/10.

**Appello personale al generale Ragni, 12 dicembre 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale. Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. 1, Carteggio riguardante l'Aeronautica 1914-15. Copia manoscritta di pugno di Doubet di una sua lettera indirizzata a "S.E. il Ten. Gen. Ragni" (comandante del Corpo d'armata di Torino) e datata Torino, 12 dicembre 1914. Alla lettera sono stati apportati dallo stesso Doubet due tagli, uno*

In questi tre mesi, d'altra parte, abbiamo favorito l'industria nazionale, le nostre fabbriche hanno lavorato per l'estero, per gli eserciti tedeschi, austriaci, inglesi e francesi: camions, abiti, pellicce; speriamo resti qualche cosa anche per noi; per intanto mancano perfino le scarpe.

Ma noi abbiamo tempo, aspettiamo il dolce aprile ed andremo avanti nel dubbio, nell'incertezza, nella burocrazia. Ciò che è evidente, chiaro e lampante è che manca l'uomo di polso capace di agire. Il Gen. Grandi è stato nuovamente mandato al comando del Corpo d'Armata di Napoli.

Manca l'uomo. L'Italia è in balia della mediocrità; a quest'ora Cadorna avrebbe dovuto maggiormente imporsi ed imporre la sua volontà predominante. Non siamo in guerra, ma peggio, siamo un esercito disfatto prima della guerra; bisogna riordinarlo durante questo armistizio che ci è concesso; Cadorna non avrebbe che da dire una parola per vedere cadere ogni politicante ed ogni politica dinanzi a sé. Chi dovrà combattere col nemico esterno deve saper vincere quello interno.

E mentre siamo in queste condizioni, si forma il nuovo Ministero Salandra e si rinnova lo spettacolo della curée della Patria. Attorno al corpo della nazione si avventano i rapaci per dilaniarlo, ognuno cercando di afferrare la parte più grossa e più sugosa. Vergogna! Neppure dinanzi al pericolo della Patria tacciono le ambizioni e gli interessi; ancora vediamo precipitarsi sopra il governo del Paese gli uomini che lo condussero alla rovina. È inumanamente doloroso pensare che una intera nazione piena di ottime energie sia fatta ludibrio di pochi affaristi, è terribile pensare che domani o fra pochi mesi tanta gente sarà condotta al macello, ad un macello preparato da traditori al sommo della scala degli onori, e vi sarà condotta da inetti e da colpevoli. Eppure tale è la situazione odierna.

*nella parte iniziale di ampiezza imprecisata ("ometto le parti meno interessanti e più personali", egli nota) e uno alla fine (i saluti tradizionali?).*

(N.d.C.)

Trovandomi in una grave crisi della mia vita, mi permetto, dopo esserne stato consigliato dal signor generale Segato, di rivolgermi a V.E. confidando

pienamente nell'alto senso di equità che V.E. mi ha sempre dimostrato.

(Ometto le parti meno interessanti e più personali). Come V. E. ricorderà, durante l'inchiesta, io dissi che mi trovavo fra l'incudine ed il martello; dovendo difendermi ero, talvolta, costretto a dire cose che potevano spiacerle all'Ispettorato, così che alla fine avrei avuto contro l'Ispettorato. Ciò era di già avvenuto dopo la prima inchiesta ed avvenne in maggiore misura dopo la seconda.

Come V.E. ricorderà, io ricevetti direttamente dall'Ispettorato il risultato dell'inchiesta, risultato che non era del tutto conforme a quanto V.E. aveva scritto. Da allora sentii acuirsi l'ostilità contro di me; seppi, da allora che si desiderava che io me ne andassi. Venuta la guerra, e dovendosi prendere provvedimenti urgenti specie per il materiale, io feci presente all'Ispettore che il Comando del Reparto Tecnico non svolgeva le sue attribuzioni coll'urgenza voluta e che occorreva spronarlo, che occorreva nelle speciali circostanze prendere provvedimenti speciali lasciandomi maggiore libertà di azione; venne qualche lettera, ma non si volle dare a me l'autorità di agire per far procedere rapidamente le cose. Finalmente pervennero al Comando i due fogli che qui unisco. Questi fogli, come V.E. può vedere, non danno una chiara idea di ciò che vogliono dire, ma io compresi subito che si trattava non di una missione ispettiva, ma di una missione sostitutiva. Attesi il tenente colonnello Buffa e vidi che non avevo errato; si trattava di una tutela sul Comando del Battaglione Aviatori, tutela che si è svolta producendo in me un completo avvilitamento, e nei miei dipendenti la netta sensazione che io ero diventato un pleonasma. Inoltre so che il tenente colonnello Buffa è destinato a sostituirmi, so che è già stato fatto un passo per trovarmi un posto.

La situazione è diventata per me intollerabile, tanto più che vedo, oltre al male mio, il male che si fa all'Aviazione. Se pure il tenente colonnello Buffa lo si vuole ritenere più intelligente di me, non è certo più di me appassionato per questa nuova arma, è certamente meno pratico di me dell'ambiente. Questo nuovo organo, irregolare, indefinito, ottiene l'effetto tutto affatto opposto: ritarda invece di accelerare, ingombra invece di semplificare. Manca la visione esatta di ciò che è necessario fare, un chiaro indirizzo, una diretta linea di condotta; si va ancora avanti a tentoni, sperimentando e divagando, perdendo il miglior tesoro: il tempo.

Vedo nettamente che, procedendo di questo passo, non si avanza, ma si resta nel dubbio e nell'esitazione, finché al momento buono ci troveremo peggio di prima, in confronto al tempo perduto in chiacchiere vane. Io non posso assistere a ciò; indipendentemente da ciò che mi tocca personalmente, oggi io vivevo fremendo nella mia inazione e nella mia impotenza, dubitoso di associare la mia responsabilità nell'opera che si stava compiendo. Ma ora, quando mi vedo messo da parte, quando ogni mio avviso non viene ad essere preso in considerazione, in cui la confusione viene ad accrescersi, io non posso, neanche annunciandomi [*alcune parole poco chiare*] la tutela, prestare l'etichetta del mio nome allo stato di cose che si prepara.

I nostri apparecchi sono, per comune consenso, di qualità deficienti; dopo 4 anni e mezzo di guerra si sono ordinati 10 apparecchi nuovi, per il resto si sta sperimentando.

Come V.E. sa io fui il primo a vedere l'importanza che avrebbe assunto l'aviazione ed i fatti mi hanno dato completa ragione.

Chiamato al Battaglione Aviatori mi diedi con tutto l'animo ad esso. Trovatolo in uno stato miserando cercai di mettere le cose a posto, lottando dentro e fuori, verso l'alto e verso il basso. Tutta la organizzazione, la formazione, l'istruzione le norme d'impiego, tutto lo si deve a me: l'Ispettorato non ha fatto che approvare e Dio sa che cosa ho dovuto fare per contenere le cose in una diritta linea di condotta. Mano mano che l'aviazione prendeva forma io sentivo il bisogno di farla conoscere nell'ambiente Militare e di farla uscire dal suo stretto ambito; tutte le volte che io ho cercato di far ciò sono stato represso: così per il notiziario, così per certe conferenze alla Divisione di Milano in seguito ad invito di S.E. il tenente generale Di Majo e per quali fui rimproverato; così per un libretto di vulgarizzazione dell'Aviazione che non potei pubblicare; così per quella piccola memoria sull'aviazione durante la presente guerra, che consegnai anche a V.E., ebbi un rimprovero.

Poi venne l'accusa per la parte tecnica. Fu per mia insistenza che venne costruito il Parasole 100 HP e l'apparecchio 300 HP, per essi dovetti lottare coll'Ufficio tecnico dell'Ispettorato, e quella mia insistenza mi fu rimproverata mentre ora tali apparecchi sono gli unici sui quali possiamo contare e fanno onore alla nostra aviazione.

Fui rimproverato per aver consigliato l'acquisto delle Officine Caproni, ma io avevo conosciuto il



Caproni che oggi ha largamente compensato l'Amministrazione Militare. Gli apparecchi Caproni 80 HP furono dichiarati da due commissioni migliori dei Blériot e dei Nieuport un anno e mezzo dopo che io li avevo dichiarati tali. Fin dal principio dello scorso mese io avevo dichiarato che il 100 HP Caproni era un apparecchio rispondente ai bisogni e che mi sarei assunto la responsabilità di ordinarne subito 40; si perdette un mese di tempo in esperimenti e solo ora, dopo oltre 40 giorni il tenente colonnello Buffa ne ha ordinati 10, sui 40 proposti dalla commissione, che saranno consegnati fra tre mesi, per gli altri 30 si fanno ancora esperimenti. Lo stesso per il 300 HP: dai primi di questo mese ho dichiarato che bisognava subito cominciare con costruzione in serie; si fanno esperimenti ed i 300 HP verranno a guerra finita. Ma intanto si cerca di fare costruire dei Voisin, apparecchi che nessuno conosce, mai costruiti in Italia, dei quali non si può avere che i disegni, per i quali occorrono motori speciali che ancora oggi non si sa a quale fabbrica affidare, motori che il battaglione non conosce, tutto ciò contrariamente al parere della commissione consultiva.

Il largo programma di costruzione di cui parla il dispaccio relativo alla missione del tenente colonnello Buffa consiste nella costruzione di 120 apparecchi potenti: 40 avrebbero dovuto essere Caproni 100 HP ma poiché la Nieuport-Macchi ha presentato un Nieuport-Parasole 80 HP si sono ordinati solo 10 Caproni 100 HP, per gli altri si attende l'esperienza del Nieuport 80 HP col motore di 100 HP; e come se vi fosse del tempo da perdere, per ora si sta sperimentando il Nieuport col motore 80 HP, poi gli si metterà il 100 HP, si proverà col 100 e finalmente si prenderà una decisione fra un paio di mesi.

Intanto la Macchi per fare i 10 Caproni 100 HP domanda 3 mesi, ne avrebbe fatto 40 in quattro, se mi si ascoltava il lavoro era incominciato da un mese e mezzo.

Dei 120 altri 40 dovranno essere Voisin; vi è già promessa formale alla casa la quale non dà alcuna garanzia di poterli fare; ciò io ho sempre detto ed il tenente colonnello Buffa dopo otto giorni ha trovato la stessa cosa.

Gli altri 40 dovranno essere M. Farman 1914, questi la Savoia incomincerà a costruirli in Aprile perché per ora ha altro lavoro.

In complesso, per ora, non siamo sicuri che fra tre mesi avremo 10 apparecchi efficienti, ma nel tempo stesso si sono operate le case costruttrici con apparecchi di tipo vecchio, tanto per mantenere più a lungo uno stato di cose riconosciuto impari al bisogno.

L'apparecchio 300 HP che risolve completamente il problema è stato scoperto solo ora dopo che il *Corriere della Sera* ne ha parlato; tutte le mie raccomandazioni per farlo prendere in considerazione furono vane, eppure l'apparecchio e le prove fatte convincevano anche i meno competenti. La mia proposta tendente ad iniziarne la costruzione in serie non fu neppure ascoltata, per quanto io facessi vedere che, in queste circostanze, era meglio perdere una certa somma di denaro in un tentativo fallito che non un certo tempo in un tentativo riuscito.

Nelle condizioni gravi in cui siamo io sento verso il Paese e verso di me il dovere di non sottostare ad una tutela che non considero come tutelare e che mi avvilisce; sento il diritto invece di avere una maggiore libertà di azione per potere portare in porto sicuro la nave che mi è affidata.

10/11.

#### **Ripartizione delle Squadriglie e dei Gruppi. Circolare, 14 dicembre 1914.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.*

*Circolare a tutti i comandi ed uffici dipendenti, ciclostilata, protocollo n. 331/R, oggetto: "Ripartizione delle Squadriglie e dei Gruppi", firmata "il tenente colonnello, comandante il Battaglione, Giulio Douhet".*

(N.d.C.)

In ottemperanza alle disposizioni emanate dal Ministero della Guerra (Ispettorato Aereonautico) col dispaccio n. 473/R in data 12 dicembre ed a modificazione della circolare n. 294 R.S. in data 30 novembre, si comunicano le ultime dislocazioni delle Squadriglie nonché la nuova ripartizione in Gruppi e Sottogruppi delle medesime con le sedi dei relativi Comandi, per opportuna norma.



|                       |                                      |                | Comando da cui dipende direttamente   |
|-----------------------|--------------------------------------|----------------|---|
| 1 <sup>a</sup>        | Squadriglia                          | Venaria Reale  | } - Reparto Manovra   |
| 2 <sup>a</sup>        | Squadriglia                          | Aviano         |   |
| 3 <sup>a</sup>        |                                      |                | } - 1° Gruppo (Cap. Novellis)   |
| 13 <sup>a</sup>       |                                      |                |   |
| 14 <sup>a</sup>       |                                      |                |   |
| 4 <sup>a</sup>        | Squadriglia                          | Padova         | } - 3° Gruppo (Cap. Gallina)  |
| 7 <sup>a</sup>        |                                      |                |   |
| 5 <sup>a</sup>        | Squadriglia                          | Pordenone      | } - 2° Gruppo (Cap. Gaviglio)   |
| 6 <sup>a</sup>        |                                      |                |   |
| 8 <sup>a</sup>        |                                      |                |   |
| 9 <sup>a</sup>        | Squadriglia                          | S. Francesco   | } - 1° Sottogruppo Biplani<br>(al Comando del Comandante di Sqd. più anziano) |
| 10 <sup>a</sup>       |                                      |                |   |
| 11 <sup>a</sup>       | Squadriglia                          | Brescia        | } - 2° Sottogruppo Biplani<br>(al Comando del Comandante di Sqd. più anziano) |
| 12 <sup>a</sup>       |                                      | Verona         |   |
| 16 <sup>a</sup>       | Squadriglia (prima 15 <sup>a</sup> ) | Piacenza       | } - Reparto Manovra   |
|                       |                                      |                |   |
| Scuola Idrovolanti    |                                      | S. Feliciano   | } - Gruppo Scuole   |
|                       |                                      |                |   |
| Campo Scuola          |                                      | Somma Lombardo | } - Gruppo Scuole   |
| Campo Scuola          |                                      | Mirafiori      |   |
| Sezione Tecnica       |                                      | Mirafiori      | } - Reparto Tecnico   |
|                       |                                      |                |   |
| 1° Gruppo Squadriglie |                                      | Aviano         | } - Reparto Manovra   |
| 2° Gruppo Squadriglie |                                      | Pordenone      |   |
| 3° Gruppo Squadriglie |                                      | Padova         |   |
| Officine Militari     |                                      | Vizzola Ticino | } - Reparto Tecnico   |
|                       |                                      |                |   |
|                       | Comando del Battaglione              | Torino         |   |
|                       | Comando del Reparto Manovra          | Torino         |   |
|                       | Comando del Reparto Tecnico          | Torino         |   |
|                       | Comando del Gruppo Scuole            | Torino         |   |

## **CAPITOLO UNDICESIMO**

**Gli articoli sulla  
guerra mondiale sulla  
“Gazzetta del popolo”  
1914-1915**



11/1.

**La grande guerra, 7 agosto 1914, p. 2.**

*Dal 7 agosto 1914 al 26 marzo 1915 Doubet pubblicò sulla "Gazzetta del popolo" di Torino 156 articoli di illustrazione e commento delle operazioni in corso, con notevole regolarità (una media di due articoli ogni tre giorni), firmando "Spectator". Ne ripubblichiamo una buona metà, dando conto dei criteri di selezione con una nota ogni mese. Avvertiamo che nel volume curato da G. Pantano, Le profezie di Cassandra, cit., furono pubblicati 39 di questi articoli, con criteri di selezione parzialmente diversi, tanto che 20 articoli sono tratti dai primi due mesi di guerra e 19 dai sei seguenti e sono esclusi quasi tutti quelli che trattano di aviazione.*

*Gli articoli sono riprodotti senza alcuna modifica, salvo la correzione degli errori di stampa evidenti. Delle varie cartine geografiche allegate agli articoli vengono riprodotte soltanto quelle di particolare interesse e non quelle generali sui diversi teatri di guerra.*

*Per ogni articolo indichiamo titolo, data e pagina; si intende che tutti provengono dalla "Gazzetta del popolo".*

*I 22 articoli che Doubet pubblica dal 7 al 31 agosto sono di tre tipi. I primi presentano un quadro generale delle forze contrapposte, mettendo subito in rilievo la superiorità complessiva dell'intesa anglo-franco-russa, ma anche la durezza estrema di un conflitto tra nazioni ricche di risorse, di organizzazione e di volontà di vittoria. Poi si intrec-*

*ciano due filoni: una serie di articoli che commentano le notizie disponibili sulle operazioni in corso, ovviamente con molta precarietà (debitamente sottolineata) per la frammentarietà e parzialità delle informazioni diramate dai belligeranti (e infatti Doubet sopravvaluta i successi dell'offensiva francese in Lorena, non avverte tempestivamente la manovra di aggiramento attraverso il Belgio dell'ala destra tedesca, ma si aspetta l'attacco tedesco al centro, come tutti i commentatori e lo stesso Stato Maggiore francese). Un'altra serie di articoli infine è dedicata a illustrare ai lettori le straordinarie dimensioni della lotta in corso e il suo carattere totale, che richiede il sacrificio di tutti gli interessi nazionali al fine supremo della vittoria.*

*Nella nostra selezione privilegiamo questo terzo filone, assai interessante in un momento in cui era convinzione diffusa che la grande guerra sarebbe stata risolta in pochi mesi. Per i primi due filoni diamo soltanto alcuni articoli, utili per cogliere le difficoltà e gli inevitabili limiti dell'opera di commento a caldo intrapresa da Doubet.*

*Per questo primo articolo, cfr. G. Pantano, cit., p. 115, con tagli.*

(N.d.C.)

*La grandiosa tragedia, della quale stanno svolgendosi i primi preludi e che avrà per teatro il mondo,*



non ha riscontro nella storia dell'umanità. Mai si trovarono di fronte così grandi masse di armati, mai vi furono armi così distruttive, mai così grandi interessi in giuoco, mai tanto dolore e tanta sciagura si riversarono su l'Europa sì orgogliosa di civiltà e di progresso.

Man mano, negli anni trascorsi, andarono adunandosi armi offensive e difensive sulla terra, sul mare, nell'aria, nella mal celata speranza che la potenza armata agisse allo stato potenziale nell'interesse stesso della conservazione della pace dovuta al timore delle conseguenze della guerra; ma bastò una scintilla perché il fuoco serpeggiasse dovunque, dovunque producendo la temuta conflagrazione, automaticamente. Oggi l'incendio lancia le sue prime lingue di fuoco, fra qualche giorno divamperà furioso; quando si calmerà, che rintracceremo fra le rovine fumanti?

Noi conosciamo ad un dipresso le forze avversarie, approssimativamente i mezzi di cui dispongono, vagamente le dislocazioni dei partiti; ogni altra notizia è incerta, indefinita; manca essenzialmente a noi la conoscenza degli uomini che muovono le formidabili pedine sul vastissimo scacchiere.

Dietro ad ogni esercito che combatte vi è tutto un popolo ricco di tutte le virtù di una razza, riversante man mano le sue energie sulle linee del fuoco, conscio che sta combattendo una lotta ad oltranza, senza quartiere, per l'esistenza.

Non è lecito fare pronostici basandosi su combinazioni più o meno sapienti di piani, di mosse; la strategia scolastica perde ogni valore in un urto di popoli armati; più in là è necessario spingere il nostro sguardo per scorgere l'insieme in una vasta sintesi.

La Germania e l'Austria si trovano in mezzo, tra la Russia e la Francia. La Russia impiega molto maggior tempo che non la Francia per accogliere le sue forze, la Germania è pronta, l'Austria quasi. Nasce spontanea l'idea di valersi di tale situazione: di battere colla Germania la Francia, tanto più che Parigi è vicina alla frontiera, trattenere intanto la Russia coll'Austria e quindi gettarsi Germania ed Austria contro la Russia.

Conseguenza immediata per la Germania quella di gettarsi verso Parigi per la via più breve e meno irta di difficoltà, quand'anche tale linea passi attraverso a paesi neutrali.

Ed è di fatto ciò che vediamo sbizzarsi fin da questi primissimi giorni. Ma noi osserviamo che le cose coll'animo sereno dello spettatore possiamo

domandarci se questo concetto, per quanto spontaneo, per quanto semplice e per quanto condotto con decisa e ferma risoluzione, ha più o meno grandi probabilità di riuscita.

Intanto possiamo osservare che la decisione di puntare per la via più breve verso il cuore della Francia, decisione inattaccabile dal lato strategico, ha immediatamente prodotto un risultato politico di un valore immenso, forse decisivo: l'entrata in campo dell'Inghilterra a fianco della Francia, di cinquecento mila belgi contro la Germania.

Può dirsi ancora che la via più breve per giungere a Parigi sia quella che attraversa il Belgio?

Osserviamo inoltre che contro la incontestabile potenza militare tedesca ed austriaca e la perfetta loro organizzazione stanno due forze colossali: il danaro quasi inesauribile della Francia e dell'Inghilterra riunite, il numero inesauribile di uomini della Russia.

Perché il giuoco della manovra per linee intiere, battere l'uno per poi voltarsi contro l'altro, riesca, è necessario battere l'uno prima che l'altro giunga a far sentire la sua azione. Napoleone era maestro in tal giuoco; ma Napoleone non ebbe neppure l'idea degli eserciti attuali e poi qui il giuoco si svolge fra nazioni ed una nazione non è battuta fino a che non si dichiara battuta. Ora non è ammissibile che una nazione come la Francia sorretta dall'Inghilterra si dichiari battuta prima che la sua alleata entri in giuoco. Un esercito può essere disfatto, una capitale presa, un popolo non può essere annientato finché ha speranza e fede.

Secondo noi il concetto al quale sembra che la Germania e l'Austria informino la loro azione non ha molta probabilità di riuscita perché, forse, derivato da una visione delle cose troppo puramente strategica e che ha tenuto in troppo lieve considerazione il fatto che la lotta avviene fra nazioni più che fra eserciti.

Numero di armati, efficacia di armi, potenza di opere difensive, condizioni di fatto, porteranno ad una guerra che finirà per esaurimento, per stanchezza, per ribellione di genti ad uno stato di troppo lungo dolore, di troppo grande angoscia, senza vinti né vincitori, tutti accumulati in un desiderio immenso di riposo, di tranquillità e di pace.

Tale si presenta al nostro sguardo la visione dell'ultimo atto della tragedia che ora comincia, ultimo atto che la presente generazione lascerà come monito solenne alle generazioni future.

11/2.

**Chi vincerà, 11 agosto 1914, p. 1.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 123.*

(N.d.C.)

Voler oggi dire quale sarà l'esito finale della grande guerra sembra cosa azzardata e tanto azzardata da trattenere sulla pericolosa china del pronostico la mente più fervida.

Eppure ciò non è. Gli elementi in lotta in questa formidabile competizione di Stati sono perfettamente noti nelle loro linee grandiose, poiché sono costituiti da tutta la potenza materiale e morale degli Stati in lotta.

Gli eserciti, oggi, sono la più evidente estrinsecazione della potenza delle nazioni colle quali vengono intimamente a confondersi; oggi, le nazioni non affidano più le loro sorti ad un esercito, battuto il quale la nazione è battuta; più vasta e più complessa è la lotta, lotta di nazioni più che di eserciti.

In una lotta di tal genere una vittoria od un seguito di vittorie non è sufficiente a determinare l'esito di una guerra; ciò che più vale è la forza di resistenza delle nazioni, forza di resistenza che può fiaccare il nemico più risoluto, più audace, più fortunato: la ritirata di Russia fu il coronamento di una serie di vittorie.

L'esito di una battaglia è sempre incerto poiché dipende da una somma di fattori imponderabili, da un'idea di genio, dall'iniziativa di un comandante in sottordine, da una vicissitudine atmosferica. Fortunatamente la sorte di una nazione non può dipendere dal caso; anche la forza brutale impiegata nel modo più brutale soggiace al supremo diritto delle genti, alla loro vita, alla loro naturale evoluzione. Ora se noi volessimo trarre pronostici sull'esito della guerra ragionando sulla forza e la dislocazione degli eserciti, sulle probabili loro azioni, sulla maggiore o minore preparazione dei vari stati maggiori, commetteremmo un errore grossolano poiché terremmo in non cale i veri elementi in contrasto, le nazioni di cui gli eserciti non sono che gli esponenti.

Contro gli eserciti austro-tedeschi non sono gli eserciti franco-russi; contro Germania ed Austria sono Francia, Russia ed Inghilterra; la differenza è enorme.

Questo noi dobbiamo esaminare se vogliamo concludere con qualche parvenza di verità e di logica: qual può essere l'esito di una così formida-

bile lotta di razze?

Da un lato Francia, Russia, Inghilterra.

La Francia, latina con tutti i pregi e tutti i difetti dei popoli latini, geniale, ardente, entusiasta, da lungo tempo abbeverata nell'odio verso la razza teutonica, avvilita nel '70, costretta più e più volte, d'allora in poi, a mordere il freno, finalmente scatenata sul nemico ereditario, tutta una nel suo desiderio per tanti anni represso, ricca d'ogni mezzo materiale ed intellettuale, fortemente sostenuta da alleati potentissimi.

La Russia immensa, lenta ma grave come l'inesorabile, ricca di uomini che combattono come leoni senza chiedere il perché, invulnerabile al cuore, una e tutta nello Czar, perseverante da secoli in una politica verso il Mediterraneo.

L'Inghilterra fredda e calcolatrice, guidata dal suo interesse imprescindibile, anelante a sbarazzarsi della concorrenza tedesca ormai troppo spinta, ricca e conscia di fare un eccellente impiego di capitali, capace di far battere gli altri ai suoi stipendi, conscia della necessità di liberarsi per lungo tempo da un incubo penoso, ferma nella volontà di conservarsi l'indispensabile dominio del mare. Dall'altra: Germania ed Austria.

La Germania, forte, unita, anelante a far spazio attorno a sé per vivere e progredire, orgogliosa di una razza che intende farsi largo nel mondo primeggiandovi, tenace, precisa, paziente, disciplinata, rigida, movente automaticamente sotto un unico impulso indiscusso, fiduciosa di sé e dei suoi destini. L'Austria, riunione di razze e di nazionalità strette solo da un vincolo fittizio, ma forte, rigido, inflessibile, che piega se non convince, militarizzata sotto una ferrea legge che non conosce perdono, amalgama instabile di interessi e di aspirazioni varie ed opposte, stretta in un vaso di ferro.

Tali sono gli attori principali della tragedia; il movente che l'ha scatenata sta nel bisogno per il popolo tedesco di espandersi per vivere, nel bisogno per gli altri di non lasciarsi sopraffare e soffocare da tale espansione; l'azione che verrà svolgendosi consisterà, per gli imperi centrali, nel cercar di allargare la cerchia che li rinsera, per gli altri nel contenerli in tale cerchia; i primi tenderanno ad impadronirsi del bene altrui, i secondi a difendere il proprio bene ed a mettere il nemico in condizioni tali da rinunciare, per lungo tempo, ad ogni idea megalomane e perturbatrice; da una parte sta la

razza tedesca che intende imporre il suo dominio all'Europa, dall'altra l'Europa che difende il suo diritto alla vita ed all'indipendenza.

In una simile lotta di giganti l'azione per linee interne degli eserciti austro-tedeschi è un sogno destinato a fallire inevitabilmente; non si tratta qui di ricercare la salvezza e la vittoria in un'abile mossa strategica, in un piano ben concepito e ben condotto; tutto ciò non può fornire che un tempo di respiro, una dilazione; inevitabilmente, inesorabilmente, gli imperi centrali, presto o tardi, si troveranno sulle braccia tutta la Francia, tutta l'Inghilterra, tutta la Russia; la vittoria finale resterà dalla parte di chi potrà portare in campo una maggior somma di resistenza, di mezzi, di energia, di fede. Pensare che l'esercito austro-tedesco possa, valendosi del ritardo russo, battere prima la Francia e poi la Russia è una illusione ed una illusione pericolosa.

Battere la Francia oggi significa esaurirne tutte le risorse materiali e morali, toglierle ogni fede ed ogni speranza, annullare i soccorsi e gli aiuti che l'Inghilterra può fornirle, convincerla a dichiararsi vinta, forzarla alla rassegnazione di perdere il suo posto nel mondo, fiaccarle ogni forza, spezzare il suo sentimento di nazionalità. E ciò dovrebbe avvenire prima dell'entrata in giuoco della Russia; in due, mettiamo pure tre mesi, al massimo.

Può ciò ragionevolmente avvenire? È certo che no. Nel momento del pericolo la Francia si è ritrovata la sua antica anima unitaria; ogni francese combattente dell'oggi ha saputo fin dai suoi primi passi che il suo nemico sarebbe provenuto dall'Est e verso l'Est ha rivolto il suo animo e la sua speranza.

**11/3.**

**La battaglia, 15 agosto 1914, p. 1.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 130. Un breve cenno al ruolo dell'aviazione.*

(N.d.C.)

Mentre l'azione si accende, noi possiamo indugiare nel rappresentare alla nostra mente che sia una grande battaglia moderna, una battaglia come quella che, se già non completamente ingaggiata, è imminente sulle terre del Belgio, di Lorena e di Alsazia.

Immaginiamo un vastissimo territorio, tale che per averlo tutto sott'occhio sarebbe necessaria una carta geografica piuttosto che una carta topografica; territorio vario e diverso per sua natura, co-

Se il suo esercito potrà fin dal principio ricalcare le avite rive del Reno, la forza di quell'esercito sarà raddoppiata dall'entusiasmo; se il suo esercito dovrà ritirarsi di fronte all'irruenza nemica non si ripeteranno gli scoramenti del '70, perché i francesi sapranno che laggiù, verso l'Oriente, si addensa una minacciosa tempesta alle spalle del nemico, minacciosa tempesta che dovrà pure, da un momento all'altro, farlo correre ai ripari.

Dal canto suo l'Inghilterra non sarà avara di uomini e di danaro, d'ogni parte del mondo essa adunerà nemici contro la pericolosa concorrente che ha deciso, fermamente, di abbattere.

Queste considerazioni dimostrano come il concetto di operare per linee interne, ossia di far massa prima contro l'uno poi contro l'altro nemico, è un concetto troppo teorico e scolastico che non può resistere alla prova dei fatti.

Germania ed Austria, bagnate da mari ad esse ermeticamente chiusi, circondate sui confini terrestri da nemici combattenti per la loro propria esistenza, sono come chiuse in un cerchio di ferro attraverso cui nulla passa, nessuna risorsa, nessun aiuto.

Tale una coppia di cinghiali, presso la loro tana, circondata da una muta latrante di segugi che va sempre più infittendo minacciosa, si slancia, volta a volta, or da un lato or dall'altro, allargando da una parte il cerchio ringhiante che la serra, mentre dall'altra sempre più il cerchio si rinserra e man mano lo spazio si restringe e man mano la minaccia si fa più urgente e più urlante, finché esausta s'accascia mentre la foresta tutta vibra nell'*ballati* trionfale e la muta sanguinante si appresta al festino.

sparso di abitati, di coltivazioni, solcato da corsi di acqua, da strade di ogni genere, qua rotto e difficile al transito, là facile e piano, in qualche punto coperto da boschi, in qualche altro raso come un prato falciato.

Su questo vasto territorio due eserciti, ciascuno costituito da 15 o 20 corpi d'armata, sette od ottocentomila combattenti per parte, qualche decina di migliaia di cavalli, qualche migliaio di cannoni. Dai due lati gli eserciti avanzano; od uno sta e l'altro avanza.

I corpi d'armata di prima linea avanzano affiancati, quasi mantenendo o cercando di mantenere una



specie di allineamento; ogni corpo di armata possibilmente su diverse strade, ma vicine, e che si vadano avvicinando nel procedere. Dietro le prime linee, altri corpi d'armata, in numero minore ma pronti a sostenere ed a rincalzare quelli della linea avanzata.

Dietro, le innumerevoli impedimenta, costituite dalle colonne carreggio a cavalli od automobile, dietro ancora, tutta una nazione in ansia ed in angoscia.

È come una schiera di immani lombrici che procede strisciando fra nembi di polvere. Avanti alla prima linea marciano le avanguardie; più avanti ancora la cavalleria.

Se un esercito sta ed attende l'urto nemico si sarà già disteso lungo una linea costituita da una serie di ostacoli naturali od artificiali del terreno che costituisce, nel suo insieme, un appoggio difensivo. Ma non sarà tutto disteso, che una parte dei corpi d'armata che lo costituiscono si manterrà dietro, in riserva, pronto a riparare alle inflessioni della prima linea, pronto a prendere la contro offesa se le circostanze lo consentono. Avanti alla posizione difensiva avamposti e cavalleria.

Mentre attende l'urto nemico l'esercito che sta sulla difensiva si rafforza, scava la terra per ripararsi dietro di essa.

Chi muove, chi ordina queste immense agglomerazioni di uomini armati?

Dalle due parti una volontà centrale: il Comando in capo. Ma, data la grandiosa estensione raggiunta dalle battaglie moderne, il Comando in capo non può vedere l'insieme del campo di battaglia; esso si trova lontano, forse in un punto dove non giunge che affievolito il rombo del cannone, forse in una tranquilla casa campestre, dove non giunge l'eco della immensa lotta.

In quel punto, all'uomo, circondato dal silenzio più grave, cervello di tanto corpo, affluiscono, come ad un cervello, le notizie che provengono dal grande scacchiere su cui si giuoca la sanguinosa partita; da quel punto e da quel cervello emanano gli ordini semplici che danno l'impulso al complesso organismo. Fuori, a poca distanza, ronzano gli apparecchi della radiotelegrafia, picchiettano gli apparati Morse, parla il telefono, automobili giungono e partono; più ci si allontana dal centro, più cresce il fervore.

È l'uomo su cui si affida la sorte di un'intera nazione deve decidere, dare l'impulso alle sue pedine ed attendere in una ansia peggiore di ogni battaglia. I suoi ordini non possono essere che semplici,

larghi, sintetici; egli è troppo distante, troppi sono gli armati perché gli sia possibile di scendere anche ai grandi particolari. Egli comanda a delle armate, ognuna composta di più corpi d'armata. A lui tocca semplicemente distribuire i compiti della battaglia alle armate, che i suoi ordini precedenti hanno già dislocato in determinate posizioni. «La tale armata punti sul fronte tale». Tre o quattro ordini di questo genere mettono in moto un milione di uomini, dopo di che non gli resta che attendere o la vittoria o la sconfitta, l'osanna o il crucifige.

Alla lor volta i comandanti d'armata suddividono con altri ordini semplici il compito loro assegnato fra i dipendenti corpi d'armata, da questi le disposizioni scendono alle divisioni, alle brigate, ai reggimenti, giù giù fino al soldato che marcia e combatte, molecola sperduta in un caos ordinato. Ed intanto gli eserciti si avvicinano e fra essi scema il terreno. Sono dapprima nell'aria gli agili uccelli meccanici che aleggiano, spiano, s'incontrano, combattono; poi le estreme punte delle cavallerie che si osservano, si attaccano per passar oltre e giungere sulle linee nemiche retrostanti, per vedere, per riferire.

Già si delimita una lunga linea di piccoli, sminuzzati, combattimenti che divide i due eserciti, qualche colpo di fucile echeggia, qualche morto punteggia il terreno. La massa avanza col suo lento moto che sembra inesorabile, ed ecco che vengono a contatto le avanguardie, i combattimenti si accendono più vivamente, cresce lo schioppettio della fucileria, qua e là rimbomba il cannone, la linea di demarcazione diviene più evidente, ma è ancora spezzata, frammentaria. In certi punti ha il vantaggio l'uno, in altri punti l'altro; dietro intanto le colonne si accorciano, si raccolgono verso la testa; le prime linee dei combattenti vengono man mano rinforzate, ai battaglioni succedono i battaglioni, i reggimenti, le brigate; alle batterie si aggiungono batterie, gruppi di batterie, la cavalleria chiude gli intervalli, scorazza inquieta nell'attesa del momento favorevole. Poco alla volta le linee dei combattenti si raffittiscono, si estendono, gli intervalli diminuiscono, si costituiscono grandi linee d'artiglieria che fulminano, sempre più folta, più vivace, diventa la fucileria; dietro la prima linea se ne raccoglie una seconda ancora coll'arma al piede che tenta coprirsi, seconda linea ad immediato rincalzo della prima; dietro ancora una terza costituita da unità più forti, poi una quarta e forse altre ancora. Tutto ciò ha un aspetto singolare, vario, dipendente dal terreno, regolato ancora dall'im-



pulso iniziale. La battaglia è scatenata su tutta la sua estensione, ma ondeggia; si suddivide in mille episodi di carattere vario e diverso in dipendenza delle forze, del terreno, degli ostacoli che esso presenta, delle truppe impegnate, della efficacia del fuoco, del morale dei combattenti. In alcuni punti vivacissima, in altri sembra attendere; sono tante piccole battaglie che ne costituiscono una enorme. E le linee dei combattenti si raffittiscono sempre più specie là dove la resistenza è più forte, sulla prima linea si riversa la seconda, le terze andranno ad occuparne il posto, i caduti sono tosto rimpiazzati, avanti, avanti!

Qua un successo, là una resistenza che non si spunta, più oltre uno smacco. La linea di fuoco ondeggia, è informe, incomprensibile, anche per chi potesse tutta abbracciarla in un solo sguardo. Passano le ore, nel cielo indifferente il sole cade in una gloria di tramonto che rosseggia sul gran campo di morte; la notte avanza. I combattenti stanchi, assetati, affamati, laceri e sporchi per aver strisciato per terra, intontiti dal fragore, colla mente vuota e l'animo atono si acquetano, la fucileria langue, il cannone dirada, mentre la notte tutto ricopre col suo velo, e nel relativo silenzio si levano i gemiti dei feriti.

Ma la battaglia prosegue, se pur con minor lena. In qualche punto, chi non ha potuto raggiungere il suo intento tenta di approfittare della notte per conseguirlo più facilmente; sono azioni, rapide, decise, violenti, più terribili nella oscurità che tutto nasconde; altri si rafforza in una posizione che ha conquistato a fatica, previdente del giorno che verrà; altri muove in silenzio. E dietro si spostano forze, si riforniscono munizioni, si raccolgono, se resta il tempo, feriti, si emanano ordini, si prepara la continuazione per l'alba, ed al primo lividore di questa ricomincia l'azione con un rapido crescendo, sì che il sole sorgendo ritrova l'inferno che ha salutato al tramonto. Avanti, avanti!

Da tergo le linee arretrate inviano continuamente combattenti sulla prima linea dove cresce il furore; la linea di combattimento segue nel suo ondeggiare caratteristico.

Quanto può durare un simile incubo?

Chi può dirlo? Le enormi masse attuali sono lentissime; probabilmente diversi giorni. E durante questi lunghissimi giorni pervengono all'uomo che veglia nell'attesa innumeri notizie dai diversi punti del campo. Notizie vere, false, contraddittorie, svisate, contraffatte, mancanti, fra le quali è necessario che si orienti per le ultime decisioni, su di una situa-

zione che varia ad ogni istante, ed impossibile a conoscere nell'istante che fugge. E le ultime decisioni sono le più gravi e le più gravide di conseguenze irreparabili. Si tratta di lanciare opportunamente le ultime riserve, quelle che decidono; poi, forse, ordinare la ritirata per non perdere il tutto. Intanto la linea di combattimento ha ondeggiamenti più larghi, quasi dei punti di inflessione e di rottura. Le forze umane vanno man mano esaurendosi, le spinte morali diminuendo, i mezzi materiali scemano d'abbondanza, dovunque non giungono le munizioni, non da per tutto giunge il pane. Poco alla volta una delle due linee presenta incavi sempre più profondi, quelli che ancora resistono si trovano incuneati tra i nemici, sono costretti a cedere; man mano si delinea da un lato una avanzata quasi generale, dall'altro una quasi generale retrocessione: è la vittoria ed è la sconfitta.

Il movimento generale di ritirata che segna la vera sconfitta può essere determinato da un ordine del Comando in capo, ordine il più difficile a darsi, perché significa lo spezzarsi d'ogni speranza, perché forse mette l'irreparabile là dove questo non era ancora.

Una battaglia non è perduta finché non la si ritiene perduta; ciò non è mai stato vero come oggi, quando le battaglie esauriscono vincitori e vinti ed uno sforzo finale può mutarne le sorti. Mai come oggi un comandante in capo dovrà esitare a dichiararsi vinto, ordinando la ritirata; se i suoi avranno combattuto strenuamente è ben difficile che una ritirata imposta dall'avanzata irrefrenabile del nemico si trasformi in disastro, poiché il vincitore sarà anch'esso sfinite, non potrà inseguire con troppa violenza, molto facilmente la forza delle cose lo arresterà sulle posizioni conquistate a caro prezzo, lieto e soddisfatto di un po' di riposo.

In un modo o nell'altro, automaticamente o per ordine, giunge il momento in cui un partito inizia un generale movimento di ritirata, e l'altro trova più facile l'avanzata. A questo punto il vincitore dovrebbe raddoppiare di violenza per conseguire tutti i vantaggi della vittoria; è il momento brillante per la cavalleria, ma, come si è detto, dopo una grande battaglia moderna tutti saranno affranti, difficilmente si avrà un inseguimento vigoroso.

Poco alla volta la battaglia cade, gli eserciti nemici si allontanano, cresce lo spazio fra essi, tacito l'uno, ineggiante l'altro; le notizie volano, una nazione esulta fra le lagrime, l'altra piange tutte le sue lagrime; in larghe fosse comuni i nemici di ieri vanno a riposare, fraternamente, per l'eternità.

11/4.

**Un primo bilancio, 18 agosto 1914, p. 1.**

Come si disse ieri, la prima fase del primo periodo della grande guerra, fase costituita dalla mobilitazione e dalla concentrazione dei due grandi eserciti tedesco e francese, è ultimata e già si accenna al passaggio alla seconda fase, quella che sarà costituita dal primo urto dei due eserciti.

Possiamo quindi fare un primo bilancio della grande guerra.

Politicamente il bilancio è chiaro e netto. Da un lato gli Imperi centrali sono rimasti nel loro isolamento iniziale, la Turchia coll'affare del *Goeben* e del *Breslau* aveva fatto un accenno ma seppe a tempo mutar consiglio; dall'altra parte, dopo la Serbia, la Russia, l'Inghilterra, sono giunti il Belgio, il Montenegro, il Portogallo ed il Giappone ad allargare lo schieramento. Gli altri, chiuso bene il portone di casa, sguinzagliati i cani di guardia, stanno alla finestra e osservano.

Militarmente dobbiamo prendere in considerazione la terra ed il mare.

Per terra nessun risultato di decisiva evidenza, unico risultato importante e veramente degno di nota la mancata offensiva tedesca, la mobilitazione francese lasciata compiere in quiete e regolarmente, il trasporto di truppe francesi dall'Africa ed inglesi dall'Inghilterra compiuto senza alcun tentativo per parte delle flotte avversarie.

Combattimenti su tutte le frontiere, combattimenti senza alcuna importanza se si eccettua quelli attorno a Liegi per il probabile effetto ottenuto di sconcertare l'attacco avvolgente predisposto dai tedeschi.

Attività del Montenegro, della Serbia, della Russia sulle linee di confine cogli Imperi centrali, importanza per ora relativa a una tale attività, importanza

assoluta nel senso che obbliga gli Imperi centrali a distrarre contingenti dallo schacchiere per ora principale delle operazioni.

Preparazione della grande battaglia attraverso le terre del Belgio, della Lorena e dell'Alsazia. Neppure sul mare si sono viste azioni importanti, decisive, in questi pochi ma lunghissimi giorni di guerra; le cose sono andate come avevamo preveduto, le flotte austriache e tedesche hanno preferito all'incerto rischio di una battaglia in mare aperto, il mantenersi in potenza, appostandosi nei loro rifugi. Questa condotta è logica e razionale, pur tuttavia sembra che gli Imperi centrali vi si siano attenuti troppo rigorosamente, poiché non è stata tentata nessuna di quelle azioni audaci di squadre isolate dirette a turbare il nemico. Da ciò è derivato che la flotta franco-inglese ha potuto compiere, completamente indisturbata, due operazioni della massima importanza e cioè il trasporto per mare di forze terrestri, l'annientamento completo del commercio marittimo tedesco ed il conseguente isolamento della Germania dalle sue colonie.

Le due flotte, austriaca e tedesca, hanno già perduto i massimi obiettivi che l'attuale guerra poteva loro presentare; ormai la guerra marittima potrà presentare ben poco interesse; le flotte degli Imperi centrali sono virtualmente imbottigliate.

Qualcosa di peggio è poi avvenuto per la flotta austriaca se si confermeranno in tutto o in parte le notizie di ieri circa il combattimento nell'Adriatico. Il bilancio che abbiamo rapidamente schierato si chiude in passivo per gli Imperi centrali; il cerchio si è chiuso attorno ad essi, non sarà possibile ad essi romperlo ed uscirne.

11/5.

**La più barbara guerra?, 20 agosto 1914, p. 5.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 136, dove cade il punto interrogativo del titolo ed è tagliata la parte iniziale.*

(N.d.C.)

All'*ultimatum* giapponese la Germania certamente non risponderà; è un *ultimatum* che deve far venire voglia di passar oltre ad ogni legge civile ed umana e di prendersela coll'ambasciatore che lo reca. Ma

è una conseguenza logica della politica tedesca così bene riassunta dal cancelliere dell'Impero in uno dei suoi ultimi discorsi:

*Ogni diritto ed ogni legge scompare, non resta che la forza; picchiar sodo è il nostro motto.*

Nell'Estremo Oriente la forza è in mano ai giapponesi, che non esiteranno certo a far proprio il motto tedesco.

La politica della forza non è sempre la migliore

politica; per le nazioni, come per gli uomini, non basta farsi temere, necessita anche farsi amare. L'uomo, oltre i pugni, ha un cuore ed una mente; le nazioni, oltre ad un esercito e ad una flotta, hanno una psiche ed un cuore collettivo che vibrano sotto gli impulsi morali con imprevedibile freschezza. Le nazioni vivono nel mondo come potrebbero vivere, in un luogo solitario, un certo numero di uomini in completa anarchia. Ognuno difende coi pugni il suo bene, ma guai a chi, perché si sente più forte, cerchi troppo predominare; ecco insorgere il risentimento e la riscossa che provoca l'unione contro al pericolo comune.

L'unico mezzo per mantenere la tranquillità e la pace sta in quel certo equilibrio di forze che mette tutti ad un livello pressoché uguale; guai a chi intenda turbare tale equilibrio in danno altrui; viene la volta che gli altri si uniscono per contenerlo, per punirlo, per metterlo in condizioni di non nuocere più oltre.

Il mondo è abbastanza grande per contenere tutti i suoi figli; ogni razza, ogni stirpe, ha sacri diritti alla vita, alla luce ed al sole. L'umanità moderna ha una religione comune, quella della libertà e della indipendenza; a nessuno è lecito premere il piede sul capo altrui; chiunque si attenti a far ciò avrà contro di sé il mondo.

Vi sono ormai dei diritti più forti di ogni forza perché mettono in moto tutte le forze, le esaltano, le riuniscono e le raccolgono in fasci infrangibili; la volontà umana non può arrestare, che per un istante, il fatale andare delle genti verso la luce che irradia dalla civiltà; qualunque politica si frange se urta l'inesauribile progredire dell'umanità; il picchiar sodo fallisce di fronte al picchiar giusto, per una causa giusta.

Non si abbattono a colpi di cannone popoli anelanti alla propria indipendenza, unico mezzo di vita; l'azione violenta ed ingiusta provoca la reazione più violenta perché giusta; dall'urto più brutale risorge sempre chi ha più diritto di sorgere, il più civile, il più degno, che rialzandosi dalla lotta con forze rinnovellate procede, alta la fronte, pel luminoso cammino.

La politica della forza per la sopraffazione non può generare che l'odio e la rivolta; oggi, popoli e nazioni, hanno piena coscienza della loro irresistibile forza e non si lasciano sopraffarre che per un tempo ed entro certi limiti; il più innocuo dei gas, raggiunta una determinata compressione, fa volare in frantumi il recipiente che lo serra, anche se del più puro acciaio.

Le donne di Liegi hanno gettato acqua bollente sui caschi a punta irrompenti, in una dolce mattinata di agosto, nella queta città; è questo fatto indice di barbarie? No! Questo fatto è il segno luminoso dell'istintiva rivolta di ogni più umano senso di giustizia e di diritto, di quel senso altissimo che palpita in ogni cuore umano e si ribella ad ogni sopraffazione e divampa irrefrenabile quando la sopraffazione diventa insostenibile anche per gli animali più miti, anche pei cuori più dolci; di quella ribellione scatenatasi come uragano travolgente, supremo istinto della conservazione, in tutto il Belgio e che ha tramutato in leoni ed in leonesse gli uomini e le donne di quel pacifico ed industrie paese che, senza ambizioni e senza pretese, aveva il diritto di vivere tranquillo nei suoi traffici e di non essere costretto a tradire l'uno in favore dell'altro.

Se in un attimo le donne di Liegi si trasformarono in furie scarmigliate ed in sanguinarie virago fu perché, risvegliandosi un mattino, trovarono il marito ucciso, la culla deserta ed il focolare infranto; esse rappresentano un effetto, non una causa. Chi potrebbe oggi fare la somma dei dolori che angono cuori dolcissimi fatti per l'amore e per la gioia; chi può immaginare quale lievito di odio fermenti nei cuori più miti che la guerra sta spezzando sotto il suo rude martello; quale fredda legge di diritto internazionale può trattenere lo scatenarsi delle passioni, l'istinto della vendetta?

L'uomo non considera che il nemico vicino perché è impotente a raggiungere quello lontano. Poco importa che il soldato nemico combatta per ordine, senza forse sapere il perché; è il nemico, è colui che fa il male, è colui che ha ucciso, che ha distrutto, che ha incendiato, è la causa di ogni dolore e di ogni angoscia: addosso, addosso!

Ed attorno al soldato, già stanco per la lotta sostenuta contro l'avversario soldato, viene a tessersi una rete di agguati e di insidie; il padre di chi fu ucciso, in una notte oscura, nel folto di un bosco, gli scaricherà nella schiena la vecchia doppietta arrugginita; la madre di chi fu ucciso negherà l'acqua alla sua bocca lamentevole di ferito; la sposa di chi fu ucciso insulterà la sua agonia. Ed il soldato stanco e traccheggiato d'ogni parte perderà ogni legge ed ogni freno, fucilerà i vecchi, le madri e le spose fiere del loro supplizio che le ricongiungerà ai loro cari in un mondo senza guerra.

Tale è il carattere della presente guerra, carattere che la farà più atroce, più sanguinosa, più barbara, quanto più i popoli rifuggivano dalla guerra che



hanno visto scatenarsi, quasi improvvisamente, senza motivo apparente, per affermare il predominio di una razza, per produrre l'avvilimento di altre razze.

Sante donne di Liegi che subiste il martirio sull'angolo familiare della vostra casa, ieri ancora tutta lieta dei gridi dei vostri bambini, il vostro sangue non sarà colato invano; milioni di donne e migliaia di orfani gridano al cielo la vostra vendetta giusta; bianche mani di donna, fragili mani di fanciulli impugneranno un'arma per ricacciare dalla terra natia, dal focolare ormai spento, gli uomini dell'Est se giungeranno a scavalcare i cadaveri dei padri, dei fratelli, dei mariti, degli amanti.

11/6.

**La fatale vicenda della guerra, 22 agosto 1914, p. 1.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 140. Un breve cenno all'aviazione.*

(N.d.C.)

Era un placido tramonto di una magnifica giornata dello scorso autunno. Sul cielo, già fatto di un più cupo azzurro, qualche nuvola rosseggiava. Alto libravasi un aeroplano in un volo che appariva lento e tranquillo; il sole, cadendo, ne indorava la fragile struttura. Era uno spettacolo meraviglioso, pieno di poesia e di incanto, riunente in sé la bellezza eterna del creato e l'affermazione più nuova della potenza dell'intelletto umano, eppure, nell'ampio *boulevard* folto di persone nell'ora che segnava la fine della laboriosa giornata, nessuno levava gli occhi al cielo; ognuno, attratto dalla sua cura, procedeva nel suo cammino incurante del prodigioso segnacolo della vittoria dell'uomo sul cielo, stampato sul cielo.

Perché? Perché l'uomo è l'animale adattabile per eccellenza. La novità non ha la potenza di fermarlo che per un istante; passato il primo istante di turbamento o di sgomento, si adatta e procede; par quasi che, da un ignoto destino, sia spinto avanti, lungo il breve cammino della sua esistenza.

Ci si adatta a tutto. A vivere sulle falde di un vulcano, su di una terra che ogni tanto trema, sul margine d'un fiume che straripa ad ogni rinnovellare di stagione. Ci si adatta a vivere nella quiete dei campi e nel ferruginoso agitarsi delle capitali, nella sicurezza della pace e nel terrore della guerra. Ci si adatta a tutto. È questa una meravigliosa prerogativa della nostra psiche, forse intesa dalla

All'irruenza di un esercito è opposta la diga di un altro esercito, dietro cui è un popolo intero, immensa riserva di forze esaltate, pronte a lanciarsi, colle unghie e coi denti, sul nemico che giunge a spezzare la diga; e mancheranno sempre cartucce per fucilare un popolo intero.

Guerra spaventosa, senza quartiere. Eroismi meravigliosi e barbarie immense. Azioni e reazioni terribili. Dilagamento d'ogni istinto selvaggio. Unica voluttà l'uccidere, indifferente la morte. Ogni mezzo lecito, purché efficace, Un immane brivido sul mondo.

Tale è la guerra d'oggi ed ognuno chiama Dio a proteggere i suoi.

natura alla conservazione della specie.

Ieri, l'uomo aveva sacri, intangibili diritti. Diritto di vita, alla proprietà, alla famiglia; una folla di diritti che di ogni uomo formava una entità a sé. Ad un tratto perde ogni diritto; può essere ucciso, la sua proprietà può venire distrutta, la sua famiglia dispersa; è la guerra; tutto è travolto e sconvolto; ogni senso di umanità falciato, la civiltà solo riconoscibile nella perfezione dei mezzi distruttivi.

E l'uomo, sorpassato il primo momento angoscioso, si abitua alla guerra; mangia, dorme, ama.

Passato il turbine, medicate le ferite, seppelliti i morti, dopo un breve periodo di esaltazione di vita, dovuto alla reazione sul precedente costringimento, si riabitua alla pace; mangia, dorme, ama.

Questo potere di adattamento, che abbiamo detto meraviglioso, ha una influenza gravissima sulla vita dell'umanità. E ad esso, forse, che si deve l'eternarsi della guerra nella storia.

Questo cataclisma sociale che si chiama guerra può riprodursi di tanto in tanto perché l'uomo facilmente dimentica e si astrae. Non è possibile che l'uomo, il quale ha vinto la natura, ha costretto l'energia più tenue a trasmettere il suo pensiero, ha ricercato l'infinitamente piccolo e misurato l'infinitamente grande, sia incapace a vincere in sé quel livello di ferocia che ogni tanto fermenta e ribolle.

Se non lo ha fatto fino ad ora, non lo ha fatto, semplicemente, perché ha dimenticato di farlo. È impossibile pensare che, se al termine di una guerra l'uomo conservasse esatto il ricordo di tutta la somma di dolori che la guerra gli è costata, non



troverebbe, in sé, la forza di distruggere la guerra. Ma dimentica. La gioia della quiete e della tranquillità ritrovate, la gioia della vita più sicura e dei diritti riconquistanti, cancellano in lui i ricordi del passato. Sui campi di morte tornano a biondeggiare le messi, sui tralci si rinnovano i grappoli dorati, le donne sono più dolci nel sacro bisogno di ricreare le vite falciate; la vita è bella e la morte non più tanto vicina.

È una novella primavera con tutta la sua fragranza e tutto il suo orgoglio. E una convalescenza ridente con tutti i suoi appetiti. Chi pensa più al rigido e triste inverno, alla penosa e dolorante malattia? E l'inverno ritorna e la malattia ritorna.

Questa è la sorte di quell'eterna bambina chiamata umanità, che ride e che piange senza sapere il perché.

Si dice, quando alla guerra si pensa solo di sfuggita e come si pensa alla morte, che l'ingrossare degli armamenti ed il perfezionarsi dei mezzi tendono a distruggere la guerra, fino al momento in cui, eccitata da un fermento latente che serpeggia clandestino, sorge una improvvisa scintilla, della quale non è quasi mai possibile rintracciare l'origine, che mette fuoco alle polveri e tutto infiamma. Allora, nel terrore del presente, si afferma che la presente sarà l'ultima guerra; l'enormità del cataclisma muove in tutti il desiderio della fine dei cataclismi.

Poi tutto passa; torna la pace e torna la guerra. Adesso, intanto, ci stiamo abituando. Sul principio ci facevano qualche impressione i fatterelli, i due ulani feriti ed i tre francesi morti; oggi il nostro occhio spazia, quasi con indifferenza, sui diversi campi di battaglia; domani, forse, un processo interessante di adulterio, un po' scollacciato, ecciterà la nostra curiosità più della presa di una piazza forte.

Finito il macello, ricomposta la carta d'Europa, ci sarà un nuovo rifiorire d'energie fattive, tante case distrutte dovranno essere rifatte; lietamente ci rimetteremo all'opera: forse un caldo soffio di licenza passerà sul mondo. Naturalmente, dopo aver tanto

sofferto, dopo aver visto la morte così vicina, si penserà maggiormente alla fragilità della vita, si sentirà maggiormente il bisogno del godimento; l'esercizio delle più rigide virtù condurrà, dopo la crisi, all'esercizio delle libertà più ardite.

Poi, nei vincitori si esalterà l'orgoglio e nei vinti fermenterà l'odio e il desiderio della vendetta, gli uni saranno tratti al conservare, gli altri al riprendere. Di nuovo le lotte sopite cominceranno a infiammarsi, l'oppresso vorrà risollevarsi, l'oppressore vorrà mantenere il vinto a terra; le armi andranno nuovamente affilandosi, prima nel segreto, poi palesemente; di nuovo si accumuleranno le polveri, finché un'altra scintilla, nuovamente, darà loro il fuoco. Similmente divampa ad un tratto un fienile poco innanzi esaltante nella quieta sera il suo profumo, e, divampando, distrugge tutta la tranquilla cascina, portando il disastro dove prima era prosperità e letizia.

Perché, da quanto tempo covava l'insidia, qual fu la determinante? Chi può dirlo? Sono azioni sottili, indistinte, concordanti e discordanti, che ad un tratto raggiungono una intensità determinata e sufficiente alla combustione iniziale.

Eterna vicenda dell'umanità dovuta a mancanza di una ferma volontà collettiva, mancanza derivata, a sua volta, da una meravigliosa facoltà di adattamento dell'uomo.

Non illudiamoci. Per quanto spaventosa possa essere la guerra attuale, essa non sarà certamente l'ultima. Il ricordo delle più recenti guerre, per quanto grandiose, non ha trattenuto lo scatenarsi di questa. Si dice che il generale Nogi, durante l'assedio di Port-Arthur, preannunziasse una guerra europea risolvibile il conflitto franco-germanico ed anglo-germanico, e che predicesse la sconfitta tedesca sia per mare che per terra. Dicesi ancora che il Nogi aggiungesse che l'Europa uscirebbe da tale guerra talmente esausta e sbigottita da coalizzarsi per evitare guerre future.

Pur troppo questa seconda predizione non ha molta probabilità di avverarsi; repugnante all'uomo, pare che la guerra abbia la stessa necessità che la morte.

**11/7.**

**Due piani di guerra ..., 24 agosto 1914, p. 3.**

Dicevamo ieri che gli avvenimenti di questi ultimi giorni, e cioè le battaglie in Lorena ed in Alsazia, la ritirata dei belgi su Anversa e l'entrata dei tedeschi e Bruxelles, non chiarivano la situazione, né

denotavano il pendolare della bilancia in favore di uno dei due avversari, non solo, ma non svelavano neppure le intenzioni di essi.

Questa affermazione, che oggi confermiamo, ci

pare tuttavia meritevole di qualche ragionamento in appoggio, poiché i fatti sono di per sé stessi importanti ed, a tutta prima, può parere che la nostra affermazione sia un po' campata in aria. Il segreto più assoluto sulle operazioni militari è gelosamente conservato dalle due parti, a noi non viene che l'eco dei combattimenti e di quei fatti che possono segnare per una delle nazioni in lotta un trionfo sul nemico.

Sul resto il silenzio più assoluto, silenzio che è certamente fatto per sorprenderci, abituati come siamo, dalla rapidità dei servizi giornalistici, a conoscere tutto ciò che avviene nel mondo a poche ore di intervallo. Silenzio cupo che rende ancora più paurosa l'aspettativa, ma che necessità militari esigono in modo assoluto.

I migliori corrispondenti dei giornali si vedono troncato ogni mezzo, e sono costretti ad accontentarsi di raccogliere le voci che corrono e di telegrafarle al loro giornale, il quale, naturalmente, pubblica quanto riceve nell'impossibilità di ogni controllo. Giungono quindi notizie vaghe, incerte, contraddittorie, che, poco alla volta, prendono forma e si delineano in una secca notizia ufficiale, la quale, per quanto ufficiale, va presa sempre nelle sue linee generali, con largo beneficio d'inventario.

Che cosa sappiamo noi oggi di positivo? questo: che nell'Alsazia, dopo varie vicende, i francesi hanno avuto il sopravvento; che in Lorena è avvenuto un combattimento nel quale i francesi hanno avuto la peggio; che i tedeschi hanno investito Liegi e Namur ed hanno occupato Bruxelles; che i belgi si sono ritirati, senza aver dato una grande battaglia, su Anversa; che, in fine, l'ala destra tedesca non è ancora venuta a contatto coll'ala sinistra francese. Questo sappiamo, tutto il resto ci è completamente ignoto. Ignota la distribuzione delle forze sulla lunghissima linea, ignote quindi le intenzioni dei due avversari; intenzioni che non sarebbe possibile dedurre che dalla conoscenza, almeno sommaria, delle due dislocazioni.

Da Anversa a Mulhouse corrono in linea retta 440 chilometri; vi erano tedeschi a Mulhouse e vi sono belgi ad Anversa; sappiamo di un combattimento fra Metz ed i Vosgi; ignoriamo assolutamente dove sia l'ala sinistra francese; ignoriamo dove sia il nocciolo tedesco. Il canevaccio, in complesso, è così vago ed indefinito che sarebbe puerile il ricamarvi sopra.

Perché i francesi hanno attaccato in Alsazia ed i tedeschi hanno respinto i francesi fra Metz ed i Vosgi, possiamo noi, con qualche parvenza di logica,

affermare che i francesi intendono penetrare in Germania dal sud ed i tedeschi in Francia dal centro? Evidentemente no.

Da questi due combattimenti, per quanto importanti, noi non possiamo trarre altra conclusione se non quella constatante che al sud del Lussemburgo si è iniziato l'urto tra le forze avversarie.

Inizialmente la linea di contatto partiva da Liegi scendendo verso sud, lungo il confine, fino alla Svizzera, e subito incominciò ad ondeggiare; nel Belgio man mano la linea si spostò verso Namur, poi, per la ritirata dei Belgi ad Anversa, venne a spezzarsi cessando di essere continua verso ovest, nella quale direzione pare che solo ora sia avvenuto l'incontro dei tedeschi coi franco-inglesi. In Lorena la linea è passata al principio in territorio tedesco e sembra che ora sia passata in quello francese; in Alsazia è passata nel territorio tedesco, approssimandosi al Reno.

La linea ha quindi fino ad ora ondeggiato leggermente, se non consideriamo ciò che è avvenuto nel Belgio, come non dobbiamo considerarlo, poiché nel caso presente il Belgio non ha costituito che una avanguardia degli anglo-francesi, ed i combattimenti di avanguardie non sono mai decisivi.

Questo leggero ondeggiamento, in favore da una parte, in sfavore dall'altra, non ci può dire da qual lato è il vantaggio; per ora non regna, almeno per noi, che l'incertezza.

Quanto alle intenzioni degli avversari l'incertezza è ancora maggiore.

Vogliono i tedeschi puntare sulla sinistra francese o sul centro? Chi lo può dire? Ciò che sembra quasi certo è che non intendono puntare sulla destra francese.

Che cosa intendono fare i francesi, gli inglesi, i belgi? Bisognerebbe essere nella mente di colui che coordina le loro operazioni.

Se vogliamo passare il tempo dell'attesa possiamo domandarci che cosa faremmo noi in quelle condizioni. A questo proposito sentiamo un acuto bisogno, di fronte ai lettori, di dissipare un equivoco che può nascere facilmente.

Noi li preghiamo caldamente di non ritenerci ciò che non siamo. Noi non intendiamo affatto ad impancarci come critici delle operazioni che si stanno svolgendo; nessuno più di noi è convinto che la guerra è la cosa insieme più facile e più difficile e che la critica è insieme la cosa più difficile e più facile.

«*La critique* - dicono i francesi - *c'est la puissance des impuissants*». Noi intendiamo semplicemente

servire di guida ai lettori in questo guazzabuglio di notizie perché possano, essenzialmente, distinguere il vero dal falso e dare un peso, il più che sia possibile, giusto agli avvenimenti che si vanno svolgendo. Nulla di meno fondato che una critica dottorale su Napoleone, mentre non possiamo sapere di preciso sulle determinanti delle sue azioni; nulla di più buffo che noi ci arrogassimo il diritto di criticare sul serio l'opera attuale del generalissimo Joffre e del maresciallo Moltke coi dati che ci forniscono i giornali, lontano dai campi di battaglia, avendo solo a disposizione un po' di carta, penna e calamaio.

Noi preghiamo quindi i lettori di tenere sempre presente quanto abbiamo detto ora e di voler considerare le nostre parole nel loro giusto significato, anche quando, trascinati dall'argomento, ci sfuggisse di affermare: la tal cosa è un errore.

Ne facciamo preventivamente onorevole e pubblica ammenda colle seguenti parole che contengono un'alta verità, di cui siamo profondamente convinti: i giudizi assoluti sono l'appannaggio dell'ignoranza.

Dopo queste nette dichiarazioni ci sentiamo più tranquilli ed affrontiamo con minor esitanza il perditempo che ci eravamo proposto: che cosa faremmo noi al posto dei due avversari?

Se ci trovassimo dalla parte tedesca faremmo il seguente ragionamento (che può essere completamente falso): conviene a noi dare, al più presto, una sonora legnata ai francesi, il tempo passa e l'oriente va rabbuiandosi. Ci sembra di esserci allargati un po' eccessivamente, ché da Anversa a Basilea lungo è il cammino, ma da Anversa fino a Basilea abbiamo nemici di fronte, e neanche i francesi non debbono essere molto densi in ogni luogo.

È bene che noi ci addensiamo su di un certo tratto della fronte e con questo facciamo impeto. Dove? Per il sud, no; è la linea più eccentrica e poi da questa parte ci pare di non essere troppo in forze. Per il nord, attraverso il Belgio? Non pare molto conveniente per diverse ragioni: primo, per quella benedetta Anversa che ci rimane sul fianco destro; secondo, per Namur, che abbiamo investita ma non presa; terzo, perché ci troveremmo di fronte agli anglo-francesi, che hanno avuto tutto il tempo

di predisporre a ricevere; quarto, perché in caso di rovescio dovremmo retrocedere attraverso ad un lungo tratto di paese ostile. Sarà la via più breve per giungere a Parigi, come distanza chilometrica, ma pare che ci sia troppa gente mal intenzionata sul nostro cammino. Non resta che puntare sul centro, in Lorena. Qui abbiamo avuto un successo, il nemico è un po' scosso, siamo a cavallo della frontiera, abbiamo immediatamente vicino dei buoni punti di appoggio, non è difficile raccogliere forze sufficienti per fare valanga mentre si tiene occupato e distratto il resto della fronte nemica.

In base a questo ragionamento punteremmo sul centro francese. Se invece fossimo dall'altra parte faremmo quest'altro ragionamento.

L'esercito tedesco è un osso durissimo e per ora pesa completamente sopra di noi. Conviene a noi, nel momento presente fare uno sforzo colossale per procedere ad un'offensiva strategica? Anche ammesso che riuscissimo a ricacciarlo saremmo costretti a mascherare una quantità di piazzeforti che diminuiranno, man mano, le nostre forze. Non è una situazione che possa durare; fra qualche tempo, necessariamente, il nemico dovrà pensare anche ai russi. Importa guadagnar tempo, snervare il nemico, soprattutto non esporci ad un grave rovescio che influirebbe molto malamente sul nostro animo eccitabile. Possiamo appoggiarci ad una magnifica linea dei forti; abbiamo messo nell'orecchio destro del nemico quella pulce di Anversa; la nostra ala sinistra è intatta, la destra vittoriosa, il centro ha tentennato. Che fare? Calmare i bollenti spiriti ed assumere un'attitudine di difensiva strategica, che non esclude l'offensiva tattica. Aggrappiamoci al terreno ed alle fortezze, lasciamo che il nemico venga a rompersi le corna contro di esse; tutte le volte che ci capiti l'opportunità non perdiamo l'occasione di dargli in testa; siamo calmi ma attivi, prudenti ma risoluti, fino a che vedremo l'avversario sminuito dalle perdite e costretto a sminuirsi per far fronte altrove; allora avanti con tutta la nostra furia francese.

Così ragioneremmo noi se fossimo al posto del generalissimo.

No, basta, non ragioniamo più oltre, abbiamo sentito qualche lettore, ironicamente sorridendo, mormorare: - Che peccato che a quel posto non ci sia.



11/8.

**Lotta di razze, 26 agosto 1914, p. 3.**

Mentre l'ala destra dell'esercito tedesco prende contatto coll'ala sinistra dell'esercito franco-inglese, al centro i francesi si addossano alla linea fortificata, a sud gli avversari si fronteggiano tasteggiandosi, gli altri alleati, o per meglio dire gli altri coalizzati, aumentano di attività collo scopo evidente di attrarre verso di loro forze, che in caso contrario verrebbero a gravitare sul principale, per ora almeno, teatro di operazione.

La Russia, la Serbia ed il Montenegro, e mettiamo insieme i massimi ed i minimi ché in simili circostanze nessun aiuto è da disdegnare, attaccano vivacemente, pare con successo, ed è questo certo, il miglior mezzo per impegnare l'avversario.

Dal fondo dell'estremo Oriente l'imperatore del Sole Levante ha emanato una proclama nel quale dopo aver detto, forse per non rimanere addietro ai capi di Stato occidentali, di essere amantissimo della pace, ordina al suo esercito ed alla sua armata di attaccare i tedeschi con tutte le loro forze.

Gli Stati Uniti, memori del *timeo Danaos et dona ferentes*, hanno rifiutato Kiau-Ciau e le sue conseguenze che la Germania, sul punto di perdere, aveva, generosamente, offerto.

Il Portogallo pare che appresti i suoi contingenti per operazioni coloniali, ed in Spagna il giovane Re conferisce lungamente cogli ambasciatori di Francia, di Russia e d'Inghilterra.

È la muta che va sguinzagliandosi per procedere all'accerchiamento.

La ragione di questo coalizzarsi di nazioni e di popoli noi l'analizzammo in un precedente articolo; tutte le volte che una razza od un popolo vuole troppo predominare una coalizione sorge contro di lui; cento anni fa l'Europa si coalizzò contro Napoleone, oggi si ripete il fenomeno ai danni della Germania.

I soldati del Kaiser entrarono trionfalmente in Bruxelles al passo di parata ed intonando il *Deutschland über alles*. Passo di parata e canto (Germania sopra tutti) sintetizzano questo popolo ricco di preclare virtù.

Il passo di parata è la meccanizzazione dell'uomo, il canto è l'estrinsecazione della volontà di predominio. Il predominio non può essere che predominio materiale, predominio di forza; la meccanizzazione il mezzo per ottenerlo.

Le razze latine posseggono una genialità più vivace e più ardente e sono il fine e derivato prodotto

d'una millenaria civiltà, non si raggiungono moralmente ed intellettualmente; anche nel lato morale ed intellettuale la razza tedesca ha introdotto la meccanizzazione valendosi della sua ferma volontà di giungere, meccanizzazione che si traduce in ordine, metodo, studio, pazienza, abnegazione, suddivisione del lavoro. In molte cose è giunta, là specialmente dove la razza latina, ricca e spensierata, ha profuso il suo genio incurante di farlo rendere e di farlo fruttare.

Ma dove la meccanizzazione riesce a dare risultati migliori è nell'impiego della forza, almeno, diremo così, nell'impiego della forza nel senso brutale. È più facile guidare un automobile che non un cavallo, perché il cavallo ha una volontà propria e l'automobile no. È più facile ottenere una sincronicità di movimenti da un gruppo di autonomi che non da un gruppo di uomini, è più facile governare una nazione disciplinata che non una assemblea di poeti, è più facile far agire come si desidera chi non è abituato a chiedere perché. Il carattere dei popoli si rivela dai minimi dettagli. In uno stesso scompartimento ferroviario leggiamo in italiano: *è pericolo sporgerci*; in francese: *si prega di non sporgerci*; in tedesco: *non sporgerci*; l'italiano parla alla ragione, convince; il francese si rivolge alla cortesia, prega; il tedesco non ritiene necessario né parlare alla ragione né rivolgersi alla cortesia, è imperativo, ordina.

Ma non detto che la meccanizzazione possa riuscire in tutti i casi dell'impiego della forza, perché là dove non può giungere l'ordine dall'alto è pur sempre necessario che l'azione proceda di iniziativa dal basso.

Noi non vorremmo essere fraintesi esprimendo tali parole. Qui non si tratta dell'iniziativa quale è intesa nel senso militare e che i tedeschi hanno saputo meravigliosamente sviluppare; si intende quell'azione spontanea, vivace e fresca, che viene su da un popolo che pensa, che ragiona e che discute.

Altro è un popolo che si batte perché in tutte le anime e in tutte le menti che lo compongono è sorto un tumulto di passioni, altro è un popolo che si batte senza chiedere il perché, unicamente perché abituato ad obbedire, trasformato in una grande macchina da guerra; un popolo che non domanda alla guerra l'integrità della propria patria, l'indipendenza della sua vita, la libertà di se stesso, ma



che lotta per un principio per lui astratto: *Deutschland uber alles*.

L'uno avrà per sé la forza che gli fornisce la sua struttura meccanica adottata allo scopo di guerra, l'altro avrà per sé tutte quelle spinte morali che lo rendono un agile organismo di lotta. È quasi un contrasto della materia collo spirito.

Nel caso presente questo contrasto non è così completo perché la lotta non è limitata alle due razze fino ad ora indicate; se ad ovest la razza tedesca trovasi in contrasto con quella francese, ad est trovasi in contrasto con quella slava, sì che mentre da un lato avrà da combattere collo spirito, dall'altro troverà la materia. A completare il gruppo si è unito l'anglo-sassone col suo spirito pratico e positivo, riunendo, nella Triplice Intesa, tutti i requisiti di un organismo sociale perfetto, il più adatto ad imporsi.

E non meraviglia questo mirabile accordo di popoli lontanissimi fra di loro per carattere, per mentalità, per forma di governo; la spiegazione di questo miracolo è nel canto dei soldati del Kaiser intonato per le vie di Bruxelles. E in quel canto sta la spiegazione del ravvicinamento degli altri alla

Triplice Intesa: *Deutschland uber alles* è una minaccia per il mondo ed il mondo si rivolta contro quella minaccia. E tanto più si rivolterà quanto più quel canto salirà trionfale nei paesi conquistati perché più la minaccia è forte più il pericolo si avvicina, più è sentito il bisogno di stringersi concordi nella difesa.

Noi riteniamo che vadano errati gli uomini che reggono la politica tedesca se credono che un successo delle armi tedesche possa far sorgere in loro favore gli incerti. È nostro parere che possa avvenire perfettamente il contrario, poiché accrescerà negli incerti il timore di udire quel canto anche nelle proprie terre, o presto o tardi. La partita è di una grandiosità imponente e la posta è immensa.

L'esito, come abbiamo detto fin dal principio, non può essere incerto, una razza non può annientarne tre; il troppo volere verrà annientato dall'immensa forza di resistenza di chi limita il suo volere, ma sente il sacro diritto di vivere nei suoi limiti, di chi non intende marciare al passo di parata e cantare il *Deutschland uber alles*.

11/9.

**Il "sabotaggio" della patria, 28 agosto 1914, p. 3.**

Cfr. G. Pantano, cit., p. 149.

(N.d.C.)

Del successo delle armi tedesche nessuno si meraviglia, tutti lo spiegano colla *mirabile preparazione tedesca*, e ad essa ascrivono la potenza di questa grande nazione. Nessuno dubita che se fossero di fronte solo Francia e Germania quest'ultima vincerebbe la grande partita, qualcuno, molti forse, pensano che la Germania possa vincere anche la coalizione che si è formata e che sta formandosi contro di essa, e ciò sempre per questa sua *mirabile preparazione*.

Sta bene. Ma che cosa è questa preparazione che tutti apprezziamo in sì grande misura, e che gli stessi suoi nemici apprezzano e temono?

È cosa nuova, sorta improvvisamente, ignota fino allo scoppio della guerra, oppure è cosa di cui da anni ed anni si parla e si discute? Perché la nazione che sapeva, un giorno o l'altro, di doversi trovare in lotta colla Germania, non si è curata di imitarla in questa preparazione, che conosceva e che temeva? In una guerra moderna, ieri lo sapevamo e oggi lo

constatiamo, entrano in giuoco tutte le forze materiali e morali della nazione. Tutte, diciamo, senza eccezioni. La preparazione di una nazione alla guerra è quindi la preparazione all'estremo cimento di tutte le forze materiali e morali della nazione. Non è altro che questo ed è semplicemente questo; il tutto si può sintetizzare in una frase, ma contiene una somma immensa di lavoro, di volontà e di fermezza.

La preparazione di una nazione alla guerra comincia sui banchi delle scuole e finisce negli uffici dello stato maggiore; implica l'adattamento delle anime, dei cuori, delle menti, dei corpi, della materia; involve il popolo, la borghesia, l'aristocrazia, il clero ed il Governo; si estende dappertutto e dovunque. Da tutto questo insieme sorge un esercito più o meno preparato alla guerra, a seconda che la preparazione nazionale è stata più o meno accurata e diffusa fino nelle ultime vene della nazione.

Un esercito moderno non è che una nazione in armi; nessun capo di esercito può trarre da una nazione imbecille un esercito saldo; non si può con

del ferraccio costruire una lama affilata ed elastica. Non è il cannone più potente od il fucile più preciso ciò che dà la vittoria; l'uno e l'altro valgono ben poco se maneggiati da braccia infiacchite, se sorretti da uomini nel cui petto batte un debole cuore e nel cui animo non vibra un alto sentimento. La guerra è un fenomeno sociale che esige l'esaltazione delle maggiori virtù negli uomini e nelle masse; le maggiori virtù sono le armi più efficaci, ma non sono armi che si acquistino con danaro, o si possano fabbricare al momento del bisogno, quando urge la necessità. Prepararsi alla guerra è un atto di previdenza nazionale, anzi è il più grande atto della previdenza nazionale. È inutile arricchirsi per abbandonare il frutto del proprio lavoro sulla porta di casa, alla mercé del primo ladro che passi. La guerra è una cosa orribile, nessuno ne è più convinto di noi; sta bene, ma essa giunge improvvisamente, come un terremoto, come una inondazione che tutto travolge. Anche il terremoto, anche l'inondazione sono cose orribili, ma non è in nostro potere sopprimerle; non potendo sopprimerle ci si premunisce, per quanto è possibile, contro i loro effetti.

Gridare *abbasso la guerra* è stupido come gridare *abbasso la morte*. Ostacolare la preparazione alla guerra equivale ad esercitare atti di sabotaggio contro la patria. Trascurare la preparazione alla guerra è qualche cosa di simile all'abbandonare il proprio posto di combattimento prima di aver fatto tutto il possibile per rimanervi.

Se oggi la Francia piange nel sentirsi impreparata, nel vedersi costretta a lasciar calpestare il proprio territorio dal piede tedesco, può battersi i pugni sul petto e recitare il *mea culpa*. Nazione ricca di infinite risorse, si è lasciata travolgere da un ristretto numero di persone che la condussero a tal punto. Questa è la sua massima colpa. Non ha saputo difendersi da nemici interni infinitamente più pericolosi di quelli esterni, ha lasciato che per tutte le sue vene filtrasse un sottile veleno che tutta doveva infettarla fino a condurla debole di fronte al nemico agguerrito.

In omaggio ad un falso spirito di libertà si lasciarono fermentare le più basse passioni, rivolte, più che altro, al soddisfacimento di ambizioni egoistiche, in una ridda di teorie sovvertitrici d'ogni fede e d'ogni morale.

Ogni simbolo venne spezzato e gettato nel fango; all'ideale sostituito il ventre; ogni disciplina abbattuta, ogni autorità dileggiata, il dovere ucciso dal diritto.

Strana logica! Non è ammesso il sabotaggio della materia, è ammesso quello dello spirito. Colui che falsa l'otturatore di un fucile è punito; colui che distrugge la forza morale, il sentimento del dovere, l'amore della patria, sale in onore.

L'opera di un Hervé è riuscita ai francesi più pernicioso dell'azione di un corpo d'armata tedesco; il grande stato maggiore tedesco molto deve a questo signore ed ai suoi colleghi. Su ciò nessun dubbio. E questo signore nel momento in cui, forse, il continuare la sua opera sarebbe stato un po' pericoloso, ha il coraggio di offrire, con un gesto da ciarlatano avido di *réclame*, il suo braccio alla Francia.

Questo braccio, la Francia sana, la Francia che lavora e che produce, avrebbe dovuto afferrare molto tempo prima per stamparvi sulla spalla, a fuoco, il marchio del traditore. E con quello il braccio di molti altri: di tutti coloro che, per un motivo o per l'altro, l'ingannarono col dirle che era pronta, la indebolirono col non prepararla in tempo, la tradirono stornando i sacrifici che essa fece per rendersi atta alla difesa di sé stessa.

Non c'è altra parola per classificare, altro marchio per bollare coloro che impediscono od ostacolano ad una nazione la sua preparazione alle lotte che è destinata a sostenere. Nessuna libertà può autorizzare il parricidio. Certe cose non sono permesse in modo assoluto, certe cose una nazione, finché conserva la coscienza di sé stessa, non deve permettere, e non deve per esse profanare il santo nome della libertà, il cui manto non è fatto per mascherare il delitto. Se una nazione fa sacrificio di sangue e di danaro per preparare la sua difesa, ha il sacrosanto diritto, anzi più che diritto, dovere di esigere che nessuno turbi, ostacoli, proceda al sabotaggio, palese o subdolo, della difesa che intende prepararsi.

Chi fa ciò si mette dalla parte del nemico; chi diserta le nostre file per passare in quelle nemiche è un traditore. Ogni debolezza, ogni concessione in questo campo melmoso è ancora una colpa di lesa patria; il peggiore dei delitti è il sabotaggio della patria.

Sono sentimentalismi male intesi quelli che inducono a lasciar mal fare contro il proprio Paese; tutti debbono insorgere sdegnosamente contro chi mal fa contro il proprio Paese; viene sempre il giorno del *redde rationem* in cui ogni sentimentalismo cessa, ed in cui non resta che mordersi i pugni nell'impotenza, nella disperazione di non aver provveduto.

Occorre avere il coraggio di strappare violentemente i veli di cui poco alla volta si è andata coprendo la verità e rimirla nuda, quale è.

Il pericolo non si allontana, non si previene, non si combatte, nascondendo la testa sotto l'ala per non vederlo; più il pericolo è grave maggiormente necessita guardarlo in faccia; occorre essere uomini forti in pace per trovarsi uomini forti in guerra; lo spirito ha bisogno dello stesso allenamento che il corpo; di un tratto non si diventa forti di spirito e di corpo. Nessuna libertà individuale deve turbare la libertà della comunità. Chi sente il bisogno di cantare *l'Internazionale* vada fuori a cantarlo, chi intende allontanare la guerra rendendo il popolo imbecille, vada fuori e renda imbecilli gli altri prima di noi. Siamo tutti fratelli nel mondo, e sia, ma i primi fratelli sono quelli di nostra razza e di nostra lingua; quelli di fuori, almeno fino a prova contraria, sono fratelli sospetti di volerci mangiare la nostra parte di eredità. Se noi chiudiamo la porta per salvarci dai ladri, dobbiamo trattare alla stregua del ladro il famigliare che ai ladri tenta di aprirla. Una nazione per quanto spenda non si troverà mai preparata alla guerra se le manca una solida educazione morale, se nel suo popolo è deficiente il senso del dovere, se non è diffusa in essa la coscienza della sua missione.

La preparazione alla guerra esige un lavoro continuato, assiduo, costante, diretto ad uno scopo preciso, chiaro e definito; alla preparazione deve presiedere un organismo capace di procedere con unità di vedute e con continuità di lavoro; la preparazione alla guerra, perché sia efficace, non può essere lasciata in balia di rivolgimenti dovuti a cause estranee.

In Francia, dal '70 in poi, è stata una ridda di ministri della guerra che si sono succeduti con una spaventevole rapidità; da moltissimi anni sembrò che la Francia non trovasse fra i suoi generali un generale da mettere a capo dell'Amministrazione della guerra, sembrò che ogni professione potesse condurre a quell'altissima carica ad eccezione di quella militare.

L'esercito francese venne straziato da questioni politiche; un generalissimo fu ringraziato dei suoi servizi perché si dimostrò contrario alla ferma biennale quando questa venne istruita, e la ferma di tre anni venne rimessa in vigore alla vigilia della guerra.

L'esercito francese o, meglio ancora, la nazione

francese, che l'esercito non rappresenta se non l'inquadramento della nazione per la guerra, venne a trovarsi nelle condizioni di un'azienda commerciale mancante di un padrone profondamente interessato ai suoi destini, gestita da commessi irrequieti, avventizi, licenziabili da un momento all'altro. Ciascuno dei commessi visse alla giornata - *l'après moi le déluge* fu il motto della casa - e l'azienda si trascinò come poté attraverso i mutevoli sistemi, finché oggi, alla grossa scadenza, sorge l'ombra del fallimento ed ognuno si schernisce e rigetta la colpa sull'altro.

Tutto ciò spiega l'impreparazione francese, nonostante che la Francia avesse in sé tutte le risorse necessarie a costituirsi una preparazione di primo ordine; a tutto ciò si deve se nella guerra attuale la Francia dovrà trovare, nell'intimo della sua anima, tutte le energie per vincere sé stessa ed opporsi alla potenza nemica, nella fede di un aiuto straniero, dovuto ad una concordanza occasionale di interessi, che la salvi dalla estrema rovina.

Tutto ciò spiega anche la preparazione e la potenza tedesca. La Germania ha avuto un padrone che volle fortissimamente portare il suo popolo al primato nel mondo e fortissimamente lo preparò alla conquista di tale primato. Bastò questa ferma volontà e la visione precisa dello scopo da conseguire, perché il popolo tedesco comprendesse la grandezza della missione che il suo Imperatore gli affidava e, compresala, si trovasse tutto unito per compierla, preparandosi pazientemente, con fiducia ed abnegazione ammirevoli. Quel popolo di industriali e di commercianti comprese che solo la potenza militare poteva allargare le sue industrie ed il suo commercio; l'idea della grandezza della patria comune si trasfuse in tutti gli animi come un sangue caldo e generoso, tutti i cuori pulsarono uniti per la grande Germania.

Da tutto ciò ebbe origine un esercito meraviglioso, che non conobbe mai l'ingiuria dei propri; un esercito che raccoglie tutte le forze vive della nazione in un armonico insieme, pieno di fede nei suoi destini e nei destini della patria, che combatterà ordinatamente, valorosamente, disciplinatamente sia nella buona come nell'avversa fortuna, con una forza di resistenza enorme che non verrà spezzata se non dalla gran somma dei nemici che errori politici gli hanno addensato attorno; che anche spezzato salverà la Germania.



11/10.

**I giornali nei paesi della guerra, 31 agosto 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 155, con il taglio della parte finale.*

(N.d.C.)

Da giorni e giorni gli eserciti franco-inglesi stanno combattendo sulla lunga linea coll'esercito tedesco. Evidentemente sia da una parte che dall'altra stanno compiendo sforzi sovrumani. In Alsazia, in Lorena ed ai confini del Belgio la grande Falcia-trice ha dovuto compiere un lavoro immenso; non si può far a meno di fremere in un brivido di orrore pensando a quegli sterminati campi di battaglia durante le già lunghe notti, quando il fragore delle armi cala e la pallida luce della luna sembra voler involgere il creato in un quieto chiarore.

Che cosa è avvenuto fino ad ora; quali sono i risultati di questa grande lotta che ancora prosegue ininterrotta su tutto il fronte? È molto difficile rispondere ad una tale domanda. Il momento è più che mai critico e interessante. L'ondeggiamento della gran linea di battaglia sembra accentuarsi; in complesso pare che mentre al centro, Lorena, è rimasto stazionario, alle due ali vi sia stato un ripiegamento verso la Francia, su Belfort a sud, in direzione di Saint-Quentin-Laon a nord.

Pur tuttavia il risultato del grande urto iniziale non è ancora deciso, per quanto si manifesti un certo vantaggio per l'esercito tedesco.

Queste nostre parole sembrano molto scettiche se si paragonano a quanto ci narrano i numerosi comunicati tedeschi o di provenienza tedesca.

Di fatto è così. La perfetta organizzazione tedesca si estende anche alla stampa, la quale, agendo sull'opinione pubblica nazionale ed estera, rappresenta un mezzo potente per tenere alto il morale dei propri e per influire sull'animo degli estranei. In tempo di guerra la stampa deve essere completamente asservita alla guerra, non deve riportare alcunché che possa in qualsiasi modo rendere un cattivo servizio al proprio paese, deve unire tutti i suoi sforzi per aiutare, spargendo il buon seme, spiritualmente, coloro che sui campi di battaglia espongono la propria vita per la patria.

Questa utilizzazione della stampa diretta anch'essa allo scopo finale ed ultimo della guerra - vincere - non può essere lasciata a sé, non può funzionare automaticamente, bisogna che sia prevista, diretta ed organizzata. Evidentemente quando la guerra arriva l'amore verso il proprio paese e l'urgenza del

pericolo fanno tacere tutte le competizioni che in tempi normali dilanano la stampa ed i partiti e tutti volgono lo sguardo alla frontiera; ma non basta, vi sono sempre gli imprudenti, gli irrequieti, coloro che non vedono oltre la notizia fresca da dare in pasto al pubblico curioso.

Bisogna frenare tutto ciò; in buona fede si può fare un male grandissimo; bisogna organizzare e guidare un'azione che come quella della stampa può avere una grandissima influenza morale. Nel '70 la stampa francese, certamente in buona fede e ben lontana dall'averne coscienza, non fece opera utile al proprio paese. L'utilità di mantenere la stampa in freno è oggi universalmente riconosciuta ed il segreto delle operazioni militari dovunque mantenuto, tanto che gli spettatori come noi riescono a capirne pochissimo. Ma non basta ancora. I tedeschi sono oggi ancora un passo avanti ai francesi in questo ordine di idee.

Evidentemente la stampa tedesca è oggi completamente irreggimentata ed agisce compatta sotto gli ordini di un misterioso direttore generale, manovrando con un insieme perfetto, al passo di parata e cantando anch'essa il *Deutschland uber alles*. In Francia la stampa è invece tutta concorde ed unita in un solo pensiero, ma agisce liberamente, ognuno per conto proprio nell'interesse generale.

La differenza sta in ciò. La prima è composta di soldati inquadrati, la seconda di franchi tiratori. E questi ultimi commettono delle imprudenze.

Qualche giorno fa il senatore Gervais stampò sopra un giornale che in Lorena una divisione del 15° corpo francese era stata colpita dal panico. Noi non sappiamo se il fatto sia avvenuto o no; osserviamo tuttavia che, avvenuto o no, la pubblicazione di esso è stata una grave imprudenza e completamente inutile. Imprudente ed inutile è spargere ai quattro venti un fatto che certamente non fa onore; evidentemente tale fatto stampato su di un foglio francese sarà stato portato a conoscenza delle truppe del Kaiser: il soldato si batte tanto più di buon animo quanto più è convinto che il nemico scappa facilmente.

E ancora. Da qualche giorno su tutti i giornali si parla della messa in stato di difesa della piazza di Parigi. La cosa è perfettamente naturale e non significa alcunché. È naturale perché è evidente che in tempo di guerra le piazze forti debbano



essere messe in stato di difesa, il contrario sarebbe assurdo; ed appunto perciò non significa niente. Ma questo piccolo ragionamento che facciamo noi, il 99 per cento dei lettori di giornali non lo fa, e riceve l'impressione immediata che il provvedimento sia stato preso perché le cose vanno male. Il gran pubblico non sa che le piazze forti moderne non sono in tempo di pace che l'ossatura di ciò che debbono diventare in tempo di guerra, non sa che il passaggio dal piede di pace al piede di guerra per una piazza forte viene detto mettere in stato di difesa la piazza forte; non sa che non si attende a far ciò quando il pericolo incalza, ma lo si fa nell'eventualità del pericolo, e quando appunto vi è il tempo e la calma di farlo. Perciò il gran pubblico fa un semplice ragionamento che dal suo punto di vista è giustissimo. Dice: «Caspita! se mettono Parigi in stato di difesa vuol dire che i tedeschi sono vicini», e quand'anche il gran pubblico non facesse questo ragionamento vi saranno sempre gli interessati che glielo presenteranno bello e fatto.

Ora anche qui ci domandiamo: A quale scopo propalare delle notizie di simil genere; non si può mettere Parigi in stato di difesa senza stamparlo in tutte le lingue del mondo? Che vantaggio porta alla Francia la spedizione di un telegramma su tutte le linee estere ancora in servizio così concepito; «Il governatore militare di Parigi ha ordinato la demolizione nel termine di quattro giorni di tutti gli immobili situati nella zona di servitù dei forti staccati della difesa di Parigi»?

Non sembra quasi al pacifico cittadino, che Parigi debba essere investita fra quattro giorni? Eppure non si tratta che di un semplice atto della normale messa in stato di difesa della piazza.

In tali errori ed in tali imprudenze la stampa tedesca non è mai caduta e non cadrà mai. Potrà il panico prendere un corpo d'armata tedesco, potranno le piazze forti tedesche essere messe tutte in stato di difesa, potrà Berlino tremare, che la stampa tedesca conserverà su tutto ciò che anche in minima misura può nuocere moralmente o materialmente alle operazioni di guerra, il più assoluto silenzio; non perché la stampa tedesca sia più patriottica di quella francese, semplicemente perché è organizzata allo scopo, mentre la francese è lasciata a sé.

Naturalmente l'organizzazione non ha solo un lato negativo consistente nel non lasciar pubblicare ciò che non è conveniente venga pubblicato, ne ha uno positivo consistente nel far pubblicare ciò che conviene, vero o falso, purché convenga.

Questo compito, che è utile sempre, diventa utilissimo nel caso in cui le cose vadano sfavorevolmente. Abbiamo detto più volte che un esercito ed una nazione non sono vinte finché non hanno la coscienza di essere vinte. Il tenere sollevato il morale dell'esercito e della nazione è opera necessaria e santa nell'interesse della patria; l'opera della stampa può diventare in questo senso efficacissima.

Non importa il mezzo per ottenere un fine così elevato e così nobile. Qualunque menzogna è permessa quando detta nell'interesse del proprio Paese. Non si tratta qui di un inganno; non è un inganno quello che si fa, tacendo ad un malato le sue vere condizioni, affermandogli che non corre pericolo; e non è solo opera pietosa. La conoscenza esatta della verità deprimerebbe le forze morali dell'ammalato rendendolo meno atto a vincere il male. L'ingannarlo in tal modo è opera insieme pietosa ed utile.

Le nazioni in guerra sono dei grandi organismi malati fisicamente e moralmente, la loro psiche è di una sensibilità squisita; come gli uomini malati, esse conservano sempre una speranza alla quale si attaccano fiduciose; opera santa della stampa è quella di sorreggere questa speranza, a qualunque costo; finché c'è speranza c'è vita.

Quest'opera grandiosa che può esercitare la stampa sarà tanto più efficace quanto più essa agirà concorde, e tanto più agirà concorde quanto meglio sarà irreggimentata sotto una unica direzione.

Agendo in tal modo il pubblico che non ha altro mezzo di informazioni e che riscontra, miracoloso, concordanti le informazioni ed i commenti della stampa, se pur dubita che qualche cosa debba esserci sotto, finisce per credere a quello che gli si vuol far credere; è tanto più piacevole credere al bene che al male in tali circostanze, e lo scopo è ottenuto. Ciò per quanto riguarda il proprio Paese; per gli estranei la cosa presenta anche una grande utilità. L'opinione pubblica del mondo è cosa tutt'altro che disprezzabile; è poco generoso, ma è umano accostarsi al più forte; non si sa mai, in ogni caso è bene non cadergli sotto le unghie.

Evidentemente per chi voglia conoscere la verità vera delle cose è più utile la disamina della stampa libera che non quella della stampa organizzata. Alla stampa libera qualche volta può scappare una verità, a quella organizzata mai; se pure il fondo sarà veritiero, tale fondo risulterà talmente mascherato ed artefatto che non si giungerà a ravvisarlo.

Ed è perciò che noi siamo molto scettici su quanto ci riferiscono i comunicati della stampa tedesca; la stessa sua perfetta organizzazione ci induce a ciò, ma noi siamo degli spettatori indifferenti e poco importa.

Le informazioni tedesche presentano tre gradi differenti: di primo grado sono quelle fornite dall'ormai conosciutissimo comandante del Quartier generale, Von Stein; di secondo grado quelle del *Wolf Bureau*, e di terzo quelle dei corrispondenti militari e dei giornali propriamente detti. Von Stein dà il *la* delle informazioni, il *Wolf Bureau* su questo *la* intona il *leit motiv*, la stampa su questo *leit motiv* svolge il concerto, e tutto procede ad eccezione di qualche leggera stonatura che passa inosservata.

Uno degli ultimi *la* fu la vittoria sugli inglesi nella regione di S. Quintino; il *leit motiv* fu la disfatta

degli inglesi; il concerto sviluppò il disastro e la fuga degli inglesi, la stonatura avvenne fra quei due giornali, uno dei quali disse che gli inglesi erano stati aggirati e tagliati dal mare e l'altro che agli inglesi non era rimasto che imbarcarsi. In fondo in fondo la verità sbellettata e spogliata deve essere un semplice movimento indietro effettuato dagli inglesi.

Se lo scacco subito dagli inglesi avesse avuto le proporzioni accennate dalla stampa tedesca ne avremmo avuto una ben altra conferma.

L'Imperatore stesso non avrebbe mancato di darne l'annuncio al mondo; ad un annuncio dato dall'Imperatore tutti avremmo dovuto credere. Egli è il solo che in questo momento non può mentire perché parla alla storia. Attendiamo dunque le notizie del Kaiser.



## Settembre

11/11.

**La minima resistenza opposta al massimo sforzo, 1 settembre 1914, p. 1.**

*125 articoli di settembre seguono due filoni. Innanzi tutto il commento delle operazioni in corso, con un primo gruppo di articoli assai felici sulla situazione all'inizio del mese: Douhet non condivide il pessimismo dilagante sulle sorti dell'esercito francese, aggirato dalla manovra tedesca attraverso il Belgio, e osserva lucidamente che il quadro strategico offre ai francesi grosse possibilità di riscossa, che infatti Joffre sfruttava proprio in quei giorni con la vittoriosa controffensiva della Marna. Un secondo gruppo di articoli è dedicato alle operazioni successive: Douhet non avverte l'importanza della "corsa al mare", cioè l'estensione degli schieramenti contrapposti dalla regione parigina alla Manica, che stava avvenendo da entrambe le parti, e invece consiglia ai tedeschi un arretramento strategico (il 17 vorrebbe addirittura che essi avessero il coraggio di riconoscersi sconfitti e quindi di cessare la lotta), anche perché sopravvaluta il ruolo di Anversa come base di una controffensiva dell'intesa sul fianco nemico. La lucidità dell'analisi strategica di Douhet appare offuscata dall'insufficienza delle informazioni sulla natura della guerra in corso di cui egli disponeva.*

*Il secondo filone è ancora composto di riflessioni generali sulla guerra e la relativa preparazione. Douhet torna ad insistere sulla necessità che tutte le energie della nazione siano subordinate allo sforzo per la vittoria, esaltando la disciplina*

*nazionale come valore supremo, anche se tiene a prendere le distanze dal militarismo aggressivo (si veda l'articolo del 12, in risposta a E. Giretti).*

*Nella nostra selezione privilegiamo ancora questo secondo filone, ma diamo largo spazio anche agli articoli sulle operazioni in corso.*

*Da notare l'articolo del 3 sull'importanza del primo bombardamento aereo di Parigi.*

(N.d.C.)

Per quanto sia prudente accogliere con beneficio d'inventario le notizie che ci pervengono, tuttavia appare chiaramente che gli eserciti tedeschi hanno fatto dei grandi progressi in questi ultimi giorni. I comunicati francesi ci dicono chiaramente che la loro ala sinistra ha dovuto ripiegare di fronte all'impeto dell'ala destra tedesca; aggiungono, è vero, che in Lorena le cose vanno abbastanza bene, e che, anzi, da questa parte si ha qualche progresso. Così nelle sue larghe linee generali l'ondeggiamento della grande linea di battaglia è completamente a sfavore dei francesi.

La via su Parigi sembra aperta, non solo, ma, da tutte le notizie che ci pervengono dalla Francia, si vede trasparire il timore che Parigi venga attaccata fra pochissimi giorni.

La situazione, come abbiamo detto, appare chiara; pur tuttavia vi sono dei punti oscurissimi sui quali noi vorremmo attrarre l'attenzione dei nostri lettori.



Fin dai primissimi giorni della presente guerra si manifestò palese l'intenzione dei tedeschi di puntare contro la destra francese, prendendo la direzione più decisa verso la capitale francese. Per ottenere tale scopo i tedeschi hanno perfino violato il Belgio e si sono attirati addosso l'Inghilterra.

Se il Belgio avesse fatto atto di acquiescenza alla volontà tedesca, i tedeschi sarebbero giunti sull'estrema ala sinistra francese durante il suo concentramento e prima che il corpo di spedizione inglese avesse avuto il tempo di giungere.

La resistenza del Belgio ha evitato alla Francia questo grave pericolo; la Francia ha avuto tutto il tempo per apprestarsi a difesa sulla linea prescelta, sapendo dove il nemico avrebbe tentato lo sforzo principale.

Per far fronte all'impeto dell'esercito tedesco, anzi, diremo meglio, della maggior parte di tale esercito, la Francia disponeva di tutto il proprio esercito e del corpo di spedizione inglese, pur non tenendo conto dei belgi; il tutto rinforzato da una ben provvista linea di opere fortificate.

Nonostante la riconosciuta superiorità dell'esercito tedesco, a meno che non si voglia dotare questo esercito di qualità soprannaturali, era logico prevedere che la Francia, assumendo un'attitudine di difensiva strategica, aggrappandosi alle fortificazioni, avrebbe dato del filo da torcere alla Germania.

Ma fin da principio l'azione dell'esercito francese apparve, diciamo così, strana. Vi fu quella insistente avanzata offensiva in Alsazia, che, almeno in apparenza, non significò nulla, e finì con una volontaria ritirata su Belfort, incalzata dal nemico, che giunse perfino a tagliar fuori un non indifferente reparto francese. Vi fu l'avanzata in Lorena per un terreno difficilissimo e la successiva ritirata imposta a breve scadenza. Vi fu l'attrazione di una parte dell'esercito franco-inglese nel Belgio, che non servì ad altro se non che ad incominciare col ritirarsi.

Ma tutto ciò potrebbe anche ascriversi a quegli inevitabili errori che si commettono in guerra, dove vince non chi fa errori, ma chi fa meno errori.

Ciò che rappresenta un fatto molto più grave si è di avere opposto la minima resistenza là dove il nemico esercitava il massimo sforzo. L'ala sinistra francese, da quanto appare, non ha presentato una resistenza di qualche valore alle truppe tedesche, le quali hanno proceduto, nella loro avanzata, con una rapidità meravigliosa, quasi come compiesse una marcia in territorio amico; si può dire che

i tedeschi marciano più liberamente in Francia che non nel Belgio.

E mentre ciò avviene tutto il mondo è informato che Parigi teme di vedere i tedeschi alle sue porte, oggi o domani.

Quando ci si trova dinanzi a fatti che logicamente non si spiegano, perché evidentemente colla logica non si spiega l'attitudine militare e politica francese quale essa oggi ci appare, bisogna pensare o che essi siano il prodotto derivato da mancanza di logica per parte di chi li preordinò, o che noi non conosciamo esattamente i fatti ma solo le loro parvenze esteriori che hanno maggiormente colpito la nostra mente.

Ripugna pensare che la Francia, nell'ora critica che attraversa, non abbia trovato gli uomini degni e capaci di guidarla, non diciamo alla vittoria, che non sempre si può pretendere, ma a quello sforzo di resistenza materiale e morale che impone il rispetto al nemico e ne contiene la baldanza.

Ripugna anche pensare che l'esercito francese si trovasse in uno stato d'inferiorità materiale e morale tale da non poter resistere all'urto tedesco, almeno nella proporzione colla quale ha resistito l'esercito belga. Noi quindi pensiamo ancora - e forse andiamo errati, ma i lettori ce lo perdoneranno perché l'errore sarà derivato dal nostro rispetto verso la genialità e la forza di questa nostra vecchia razza latina - noi quindi pensiamo ancora che, nella partita sanguinosa, la Francia non abbia ancora giuocato i suoi ultimi *atouts*.

Noi abbiamo detto fino dai primi giorni che la Francia avrebbe dovuto assumere una linea di condotta strategicamente difensiva per ottenere il maggior reddito dalle proprie forze e controbilanciare così la superiorità avversaria; ma un'attitudine strategicamente difensiva non vuol dire affatto occupare una posizione difensiva e su quella attendere il beneplacito del nemico; l'attitudine di difensiva strategica impone, anzi, una grande attività in chi l'assume, poiché chi l'assume deve non attendere altro che di passare alla contro offesa, non appena il nemico glie ne presenti il destro. Questi principi generali che regolano l'attitudine di difensiva strategica non sono di nostra invenzione; perché dobbiamo presumere, a priori, che sono sconosciuti a chi regge le sorti dell'esercito francese?

Nelle odierne condizioni il ripiegamento della sinistra francese porta l'andamento generale dell'offensiva tedesca a diventare quasi parallelo al fronte francese; evidentemente una puntata fran-

cese energicamente condotta, ed assistita dalla fortuna, potrebbe sortire il massimo effetto utile, cadendo sulle retrovie dell'esercito tedesco più avanzato.

Se il Comando dell'esercito francese avesse preso questa determinazione, ossia se avesse concentrato un forte nucleo di truppe coll'intendimento di agire violentemente e fortemente in direzione decisamente sud-nord, allora tutta l'azione fino ad ora spiegata dalla Francia verrebbe a chiarirsi in una logica perfetta.

Volendo fare una tale puntata essa avrà tanto maggiore efficacia quanto più verrà a cadere normalmente sulle linee di comunicazione avversarie, quanto più in forze il nemico sarà passato oltre la direzione verso la quale si punta e quanto più si sarà avanzato in tale direzione.

Allora diventerebbe logico aver portato dinanzi all'estrema ala destra tedesca forze appena sufficienti per fare una parvenza di resistenza; diventerebbe logico l'aver lasciato la più grande facilità al compimento del piano tedesco, diventerebbe logico, in fine, il far sapere a tutto il mondo che Parigi teme.

E tutto ciò diventerebbe logico perché sarebbe stato fatto in seguito ad un concetto prestabilito e chiaro. Il nemico intende puntare direttamente su Parigi per ottenere un rapido successo materiale e morale; se noi ci opponiamo direttamente alla sua avanzata e riceviamo uno scacco, lo scopo del nemico sarà completamente ottenuto; se noi invece gli opponiamo solamente un simulacro di resistenza, il nemico troverà facilitato il suo compito e procederà rapidamente, mentre a noi resterà la possibilità di concentrargli sul fianco quelle forze che gli avremo tolte dal fronte unitamente a quelle che abbiamo rilevato dall'Alsazia, e di puntare con tali forze sul suo punto più vitale, le comunicazioni; se riusciremo a far ciò l'esercito tedesco che punta su Parigi sarà distrutto e noi avremo ottenuto una vittoria veramente decisiva; se anche non riusciremo del tutto, un certo ricordo imporremo colla nostra offensiva; in ogni modo, non gli avremo dato la soddisfazione di batterci in direzione di Parigi; il nostro progetto sarà molto facilitato se il nemico crederà che noi siamo già convinti che

esso può giungere rapidamente su Parigi, facciamo quindi sapere (anche a chi non lo vuol sapere) che Parigi presume di essere investita fra pochissimi giorni. Tutto il ragionamento che abbiamo fatto fino ad ora non vuol dire affatto che il Comando dell'esercito francese avrebbe dovuto agire nel modo che noi abbiamo indicato; tale ragionamento è stato fatto unicamente per cerca di spiegare la non facilmente spiegabile attitudine francese.

Indiscutibilmente, lo sviluppo del piano tedesco impone, per la sicurezza della sua esecuzione, che i francesi non possano agire offensivamente nella direzione del Belgio, e naturalmente i tedeschi avranno previsto anche questa eventualità. In ogni modo finché i francesi che si trovano ancora in prossimità del confine col Belgio non si saranno ritirati verso sud, la marcia dei tedeschi su Parigi avrà sempre il carattere di una marcia col nemico sul fianco.

Chi ha letto le nostre precedenti elucubrazioni si rammenterà, forse, che noi abbiamo detto che i tedeschi, in seguito all'entrata in campo degli inglesi e dei belgi, avrebbero dovuto rinunciare all'attacco per la loro destra, perché questa veniva a trovarsi virtualmente aggirata. Di fatti se gli inglesi, che sbarcarono fra Boulogne, Calais, Dunkerque, invece di andare nel Belgio prima e poi a prolungare l'ala sinistra francese, come pare abbiano fatto, fossero rimasti nella zona Boulogne, Calais, Dunkerque, avessero impiegato il loro tempo, valendosi delle fortificazioni esistenti e rafforzandole con opere campali, a costituire un campo trincerato occasionale; se un paio di corpi di armata coloniali francesi fossero andati a rinforzarli, oggi i tedeschi non potrebbero puntare così facilmente su Parigi, avrebbero dovuto prima di tutto ridurre all'impotenza il campo trincerato e l'esercito in esso contenuto, a meno di non esporsi ad essere, non più virtualmente, ma effettivamente accerchiati. Noi quindi non abbiamo nulla da modificare a quanto abbiamo detto; per rispetto alla logica e per amore della razza latina serbiamo ancora una piccola speranza: se svanirà anche questa, pazienza, interrogheremo il famigerato senso comune per sapere chi ha tradito.

11/12.

**L'orribile necessità, 2 settembre 1914, p. 1.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 161.*

(N.d.C.)

La civiltà non ha influenza sulla guerra; di fatto la guerra è l'atto più barbaro e più incivile che possa compiere la società umana. Civiltà e guerra sono due termini antitetici. Nel fatto l'una distrugge temporaneamente l'altra; tuttavia talvolta l'una è conseguenza dell'altra.

La civiltà, figlia del progresso, rende, anzi, più spaventosa la sua contraria. Cesare e Napoleone, uniti, non uccisero tanti uomini quanti ne ucciderà la presente guerra. La traccia lasciata da Attila è nulla al confronto di quella che lascia un esercito moderno; per compiere l'opera istantaneamente distruttiva di un solo proiettile carico di *melenite* o di *trottil* sarebbe stata necessaria l'opera, durante qualche giorno, di migliaia di Unni.

I mezzi di guerra evolvono nel senso che diventano più efficacemente e più rapidamente distruttivi; la più potente corazza trova sempre il cannone che la frange. La guerra non può evolvere, è e resta ciò che è, ed è ciò che è stata: l'impiego metodico, studiato, sapiente e brutale della forza brutale.

Non si fanno più schiavi perché la schiavitù si prolunga durante lo stato di pace, stato in cui la civiltà riprende il suo dominio interrotto per un tempo; ma tutto ciò che si svolge durante la guerra conserva inalterato il suo carattere necessariamente feroce. In tempo di pace si possono elucubrare canoni e leggi sul diritto delle genti, che possono illudere momentaneamente sulla influenza della civiltà sulla guerra: allo scoppiare della guerra tutto viene stracciato e disperso; di sua natura l'impiego della forza brutale non ammette limiti, restrizioni, cerimonie, etichette.

A chi si batte per la propria esistenza non si può dire: tu non farai questo, nonostante ti possa riuscire utile, perché è incivile. Quell'uno ci riderebbe sulla faccia, e con ragione; si tratta della sua pelle; di fronte a tale considerazione ogni altra vanisce e tace.

Se l'uomo, individuo, può talvolta, con un altissimo spirito di abnegazione, vincere e superare l'istinto della propria conservazione, le nazioni non lo possono e non lo debbono; una inesorabile legge di natura vuole che l'individuo si sacrifichi per la conservazione della specie: ma una stirpe non deve sacrificarsi ad un'altra stirpe; la missione

suprema delle razze è quella di conservarsi evolvendosi attraverso le inevitabili lotte di selezione nel supremo interesse del perfezionamento dell'umanità.

Ma come ora vi furono guerre nelle quali chiaramente si giuoca la vita delle nazioni; mai come oggi la guerra sarà condotta con minore rispetto umano. È una cosa orribile, ma è così; non resta che constatarla, pure inorridendo. Si tratta di vincere o di morire. È il ritornello che sentiamo da un mese ripetere dalle più grandi e dalle più civili nazioni del mondo; e nessuno ha voglia di morire.

Tutto fuorché morire. Se per vincere è necessario distruggere, uccidere, devastare, spandere la rovina ed il terrore, tutto ciò si faccia, purché si vinca; domani, dopo la vittoria, ci sarà il tempo di provvedere. La civiltà è come la Fenice che risorge dalle sue ceneri.

Questo è il ragionamento, orribilmente logico, che fa chi combatte per la propria esistenza; è orribile e fa rabbrivire, ma bisogna inchinarsi di fronte ad esso perché è logico e concreta una suprema legge della natura. Non è tempo di sentimentalismi quello in cui gli uomini più giovani, più sani e più vigorosi cadono come i fiori di un campo che la morte falci ciecamente; bisogna apprendere a guardare Medusa in faccia, nel bianco degli occhi. Un prigioniero impegna un soldato per guardarlo, un morto lo guarda Iddio. Un prigioniero che muore mette in libertà un soldato che può accorrere sulla linea di fuoco e dare il tracollo alla bilancia in nostro favore. La conseguenza logica, brutale, è che conviene di più uccidere i nemici che farli prigionieri. È orribile, lo ripetiamo, ma essere umani non è necessario: è necessario vincere.

Prendere degli ostaggi e far loro pagare colla vita la prima fucilata tirata dagli abitanti contro i nostri soldati è ciò che vi può essere di più anticivile e di meno giusto in linea di fatto e di diritto; ma evita di impegnare truppe per ottenere una relativa sicurezza, lascia quindi truppe disponibili per lo scopo essenziale; è anticivile, è iniquo, ma essere civili ed essere equi non è necessario, è necessario vincere. Incendiare villaggi, radere al suolo città, distruggere capolavori d'arte, spandere il terrore di sé, può dissuadere gli insorti a volgersi contro di noi, è utile al fine supremo: vincere; è barbaro, è selvaggio, ma essere amati non è necessario, è necessario vincere.



Questa è la teoria, indiscutibilmente e brutalmente logica della guerra, la quale richiede che tutto, senza eccezione, sia ad essa sottoposto, da essa piegato o spezzato. Tale è la teoria che si impone come una necessità orribile in tutta la sua crudeltà e tutta la sua ferocia e che vediamo applicare fino nelle sue ultime conseguenze con mano di ferro. Possiamo condannarla? Evidentemente no.

La guerra si fa o non si fa. E quando la si fa non la si può fare che sul serio. Una guerra così così, all'acqua di rose, è assurda! La guerra è opera di morte, di distruzione, di sfacelo morale e materiale. Per vincere bisogna infrangere tutte le forze materiali e morali dell'avversario nel più breve tempo possibile. Ciò non si può fare, evidentemente, usando i debiti riguardi. Più la guerra assume carattere spaventevole e terrificante, meno dura: anche in questo orrido, nel massimo male, si trova qualche compenso.

Certo l'applicazione ferrea di questa teoria brutale istintivamente ripugna ad ogni animo civile. Questa ripugnanza è però in guerra un fattore di debolezza; certo è più adatto al terribile giuoco della guerra l'uomo meno civile, meno delicato, meno affinato, l'uomo più rozzo e più bestiale.

Molto probabilmente noi esiteremmo a far fucilare dieci innocenti perché un ignoto ha sparato un colpo di doppietta, a tradimento, contro un nostro soldato; questa esitazione, mentre proverebbe in noi un animo affinato in un invincibile senso di giustizia, provocherebbe, nel giorno seguente, non più uno, ma cento colpi di fucile, a tradimento, contro i nostri soldati.

La nostra esitazione sarebbe bensì civile, ma, dannosa al nostra fine, criminosa contro la madre comune, che non ci domanda di essere civili, nella terribile crisi che attraversa, ma di vincere per farla salda, ci domanda di vincere perché i suoi figli non vengano ridotti in servitù.

In guerra, tutti quelli che sono uccisi, sono uccisi innocenti; nessuno ha meritato l'estremo supplizio impugnando le armi nel nome della patria.

Noi abbiamo oggi voluto trattare questo tristissimo tema per spiegare la ragione degli atti che i tedeschi hanno commesso e stanno commettendo nei territori conquistati.

Alla lettura di ciò che avviene in quegli infelicitissimi paesi ci sentiamo accapponare la pelle; noi che viviamo nella quiete e nella tranquillità indisturbata dei nostri più sacri diritti, non possiamo giungere a comprendere come tali atti possano essere compiuti da uomini di una elevatissima civiltà.

Bisogna fare sopra di noi un potentissimo sforzo di astrazione mentale solo per giungere a spiegarceli, bisogna che noi ci riportiamo su quei campi di morte dove la vita umana non ha più valore alcuno, bisogna che noi giungiamo a farci dei ragionamenti crudi, taglienti, freddi come lame di rasoio, abolendo in noi ogni sentimento che parta dal cuore, ogni pietà, ogni senso gentile.

Le atrocità tedesche, che, nonostante tutto, giungono a noi certamente esagerate, hanno una loro profonda e necessaria ragione di essere; assurdo sarebbe il ritenere che siano commesse per il solo gusto di commetterle. Noi abbiamo detto più volte della suprema necessità per la Germania di abbattere al più presto la Francia; fare ciò e farlo presto è una questione di vita o di morte. A questo scopo è diretta tutta l'azione della Germania, in modo se si vuole brutale, ma pratica e positiva. Di far complimenti i tedeschi, anche se lo volessero non avrebbero il tempo. Essi debbono infliggere, subito, un grave scacco ai francesi, almeno per pigliar tempo: la salvezza della grande Germania esige ciò, qualunque sia il mezzo necessario per ottenerlo. Ed il terrore è un mezzo; viene impiegato; chi può condannare il figlio, che non potendo far altro, acceca colui che assale sua madre?

La devastazione del Belgio farà tremare l'Olanda, il terrore dell'ulano sgombrerà le strade dinanzi a lui; l'intimidazione è un mezzo sovrano per sminuire la reazione.

Una sola è la scusante, ma che tutto scusa. La salvezza della patria è la legge suprema. Inchiniamoci di fronte alla grande tragedia nella quale cadono a migliaia vittime innocenti e sacre, e stiamo pensosi dinanzi ai più terribili attori pensando all'inesorabile destino che li sospinge sulla via sanguinosa.

Noi sappiamo, ad un dipresso, ciò che è avvenuto nel Belgio; ignoriamo completamente ciò che accade nella Prussia orientale dove si sono scatenati i cosacchi, non meno terribili degli ulani.

Ma certo se Messene piange, Sparta non ride.

Un immenso velo da lutto si svolge su l'Europa abbrunandola tutta; ogni dolore umano, fisico e morale, sta per giungere al sommo; la guerra impera in tutta la sua grandiosità, in tutte le sue spaventevoli e necessarie brutalità, ogni senso di civiltà e di umanità è sospeso; attendiamo.

*...tra le mura che il fratricidio  
cementò eterno, pace è vocabolo  
mal certo. Dal sangue la Pace  
solleva candida l'ali. Quando?*



11/13.

L'oltraggio, 3 settembre 1914, p. 3.

Cfr. G. Pantano, cit., p. 166, con tagli. Prima esaltazione del ruolo dell'aviazione.

(N.d.C.)

Uno, due, tre, aereoplani tedeschi si sono recati, volando nel terso cielo di questa fine di estate, su Parigi e lasciando cadere alcune bombe più o meno efficaci e qualche biglietto provocante e minaccioso. Danno materiale minimo, danno morale immenso.

Nessun parigino può aver dimenticato i giorni trionfali dell'aviazione francese, quando sui suoi campi d'aviazione di fama mondiale convenivano d'ogni parte del mondo stranieri a mirare il novissimo spettacolo dell'uomo vincitore dell'elemento più tenue e più infido.

Nessun parigino, ricordando quei tempi in cui l'orgoglio francese si vantava della novella conquista della natura, in cui nell'animo francese sorgeva il pensiero di un nuovo dominio, quello dell'aria, che avrebbe in un tempo non lontano favorito quella *revanche* della quale nessuno parlava ma che era nei cuori di tutti, nessun parigino al ricordo di quei tempi d'entusiasmo e di gloria, nello scorgere le caratteristiche forme delle macchine volanti avversarie, potrà non domandarsi:

«Ma che hanno fatto di noi?»

«Non è un mese che la guerra è dichiarata, e già gli ulani, dopo aver attraversato il Belgio, che volle mettersi fra il nemico e noi, sono giunti a Compiègne minacciando di fuoco la magnifica foresta; il nostro esercito non ha fatto che ripiegare come sospinto da una forza inesorabile che lo allontanasse dalla frontiera, già mi s'invita ad abbandonare Parigi dove rappresenterei una bocca inutile; già il volatore tedesco, che solo da un anno o due ha imparato da me a spiccare il suo volo, m'irride indisturbato e minaccia questa capitale della luce e delle idee. Ma che hanno fatto di noi?»

Questo è il ragionamento inevitabile che è costretto a fare qualsiasi parigino di buon senso, non solo, ma qualunque francese che oggi legge le gazzette. La guerra che divampa sulla lunga linea di contatto, che flette dalla parte francese, non manda i suoi bagliori oltre una certa distanza dai campi di battaglia. Chi è più lontano non ne riceve che un riflesso pallido, attenuato, evanescente, che il qualche momento lo fa pensare, ma che, in genere, non lo tiene stretto nel pensiero angoscioso, sì che

talvolta pare quasi che la cosa non sia possibile e sia solo un'allucinazione della nostra mente. Ciò accade anche per chi partecipa alla guerra, ma non è coinvolto nella lotta immediata. Finché a Parigi la guerra non poteva conoscersi che dalle notizie dei giornali, dalla diminuita circolazione e dalla chiusura dei teatri e dei cinematografi, dall'orario ridotto del *Métro*, la guerra era lontana, era cosa di cui tutti parlavano ma che nessuno vedeva. A farla vedere nella sua forma minima, ma estremamente minacciosa ed impressionante, hanno pensato gli aviatori tedeschi volteggiando indisturbati nel cielo di Parigi, in quel cielo che sino a poco tempo fa costituiva il campo più glorioso dell'aviazione francese.

Certo un brivido nuovo e più algente avrà scosso l'immensa metropoli in tutte le sue vene, già largamente dissanguate, alla vista del segno precursore delle sventure che le si avvicinano; certo nella multiforme anima della grande città, che racchiude nel suo splendore il fiore e la feccia di Francia, un senso nuovo di sgomento sarà passato alla constatazione del suo cielo violato dalle aquile imperiali, che disseminano a caso la morte contro inermi e provocano perciò indignazione e furore ben legittimi.

Le avevano promesso, mostrandole l'agile forma sulla quale volò Blériot, le avevano promesso: *in hoc signo vinces*, ed oggi vede quel segno proiettato nel suo cielo d'azzurro, il preannuncio della sconfitta, il principio della fine d'ogni speranza. Alle ferite recate dalle armi tedesche alle terre di Francia, si aggiunge oggi l'umiliazione cui deve chinarsi, l'oltraggio che non può respingere, il dileggio che l'uomo alato, solo nello spazio immenso, lancia sulla città dove milioni d'uomini fremono in una febbre d'impotenza, nelle irrequietezze di un incerto e pauroso domani.

Danno materiale insignificante, danno morale immenso, qualche persona uccisa entro Parigi non rappresenterebbe un fatto di qualche importanza in una città come Parigi, dove giornalmente numerosi sono gli accidenti d'ogni genere; ma sono persone uccise dal nemico in armi che giunge a portare la sua azione fino nel cuore della grande città fortificata, sono gli effetti della guerra divenuti palpabili, l'incubo del pericolo, infinitamente poco probabile, ma misterioso, cui nulla si può opporre, che rende insonni le notti e fa rivolgere

l'occhio al cielo donde può cadere la morte e, più che la morte, il dileggio. Quali torbidi fermenti può mettere in ebullizione un incubo di tal genere, nella grande città incubatrice di ogni fermento? Nessuno può dirlo. Certo il mal seme è gettato dall'alto; allignerà riproducendosi come in una adatta sostanza una colonia di microbi pericolosi, o si troveranno le energie per soffocarne all'inizio la germinazione?

Certo lo stato maggiore tedesco seppe quello che volle nell'ordinare i voli sulla capitale nemica e volle dimostrarle, coll'alto volo sicuro, che anche nell'aria l'aveva vinta, volle tentar di spegnere ogni speranza e di soffocarne ogni fede, volle sempre più indurre nella Francia la convinzione della sua imminente ed irreparabile sconfitta, mentre la Francia non è ancora sconfitta, mentre si sta giuocando l'ultima fase della partita che non è perduta

**11/14.**

**La manovra impressionante, 4 settembre 1914, p. 3.**

Nel giorno anniversario di Sedan, quarantaquattro anni dopo che un Imperatore dei francesi ebbe a consegnare la spada alla Germania nascente, mentre un Imperatore tedesco marcia, coll'erede del trono, alla testa di una armata che calpesta il suolo francese e ne arretra i difensori, il Governo della Repubblica non trova nulla di meglio da fare che annunciare alla capitale, alla Francia, al mondo, che abbandona Parigi, il cervello ed il cuore della nazione, quantunque i tedeschi non siano giunti in vista di essa che con tre aeroplani.

Non facciamo che constatare un fatto quale è, nella sua netta crudità, domandandoci seriamente se un vento di follia non imperversa sulla Francia in questo punto critico della sua storia, se alla Sedan materiale del '70 non si è voluta dare il *pendant* di una Sedan morale nel 1914.

Quale urgenza ha spinto il governo francese ad abbandonare così frettolosamente la capitale? Lo ignoriamo completamente, né il proclama pubblicato cita alcun fatto che la giustifichi, anzi dice che nessuno degli eserciti francesi è intaccato.

Noi siamo perfettamente convinti che il trasferimento del Governo francese di Parigi non ha nessuna importanza materiale e che anzi è necessario che il Governo francese non si lasci chiudere in Parigi, ma siamo perfettamente convinti che tale trasferimento ha un'influenza morale enorme e che le forze morali vanno conservate fino all'estremo;

ma che, ciò non ostante, la Francia pare ritenga perduta od almeno sembra faccia di tutto, con somma incoscienza, per far sembrare di ritenere perduta.

Somma incoscienza, lo ripetiamo colla massima sicurezza e senza esitazione. È semplicemente sbalorditivo ciò che la Francia lascia stampare e lascia comunicare. Non si parla che delle eventuali sconfitte, del modo di abbandonare Parigi, di trasportare il governo, di rinculare; all'ammalato cui la cancrena ha invaso le dita della mano non si discorre d'altro che dell'amputazione del braccio, tanto per fargli coraggio; gli si dice che vi è anche pericolo di morte, tanto per tenerlo allegro e saldo.

Con qual fede possono combattere i soldati di Francia nel giorno di Sedan e attorno a Sedan?

diciamo perciò che il trasferimento del Governo non doveva avvenire che all'ultima estremità.

Il popolo francese, abituato a considerare Parigi come il vertice di tutto, non poté credere che il Governo abbandonasse Parigi perché sente rumore. Chi crederà a ciò che dice l'appello al Paese, chi crederà che l'esercito resiste ancora, che non è stato intaccato, che la capitale sarà difesa, che la lotta proseguirà nella speranza di una ripresa se il Governo, un mese dopo la dichiarazione di guerra, si allontana da Parigi?

Il popolo francese ed i popoli alleati subiranno un'impressione semplice, ma netta, questa: se il Governo abbandona Parigi lo fa perché vi è stato costretto, e per esservi costretto le cose debbono andar molto peggio di quello che si sa. Il popolo parigino ricorderà il testo del primo biglietto venuto dal cielo: *arrivederci giovedì*, e penserà che quel biglietto deve contenere una promessa sicuramente avverabile se il Governo si affretta a lasciar la capitale il mercoledì. Nessuno potrà togliere al popolo tedesco la convinzione che Parigi è stata abbandonata per un atto non volitivo del Governo francese ma bensì per un atto imperativo delle truppe tedesche.

Conclusione: un abbattimento morale della Francia e delle nazioni alleate, un innalzamento morale della Germania e dell'Austria, il tutto senza una necessità impellente, unica scusante a tale atto.

Nessuna necessità. Il Governo francese avrebbe dovuto predisporre all'eventualità di lasciare Parigi, ma predisporre nel silenzio, tacendo ed imponendo di tacere. Avrebbe dovuto trasportare, senza chiasso e senza rumore, uffici, archivi, ecc., tutto ciò che non è rapidamente trasportabile, ma gli uomini che lo compongono avrebbero dovuto restare come una bandiera che non si abbatte se non quando sta per essere presa. Anche una bandiera in sé non è che qualche metro quadrato di stoffa inutile, ma rappresenta un qualche cosa di altissimo che porta gli uomini a raccogliersi intorno ad essa, a morire per essa con gli occhi ancora rivolti ai magnifici valori sbattuti dal vento, rappresenta un valore morale che raccoglie le ultime resistenze e le ultime speranze, che deve essere l'ultimo a cadere. La situazione rispettiva degli eserciti avversari non è tale, anche se la si considera quale ci viene esposta dallo stato maggiore tedesco, da mettere in pericolo Parigi e, tanto meno, da lasciar supporre che Parigi possa essere, in breve, tagliato fuori dal resto della Francia.

Noi cercheremo di dimostrare chiaramente questa asserzione: perciò è necessario che i nostri cortesi lettori ci seguano su di un arido terreno e cioè sul terreno strategico, sul quale abbiamo bisogno di condurli per seguire chiaramente il nostro pensiero. Ripetiamo oggi che abbiamo detto altre volte: non si allarmino, noi procederemo tranquilli, senza grosse parole difficili, guida il generalissimo Buon Senso.

La linea di confine della Francia ha una direzione generale da N-O a S-E, Parigi si trova in una posizione eccentrica verso nord, distante circa 200 chilometri dal punto più vicino della frontiera che in questo tratto confina col Belgio; i francesi hanno costituito una solida linea difensiva di contro alla frontiera tedesca, orientata appunto da N-O S-E e individuata da Verdun, Toul, Epinal e Belfort, verso la frontiera belga e davanti a Parigi hanno costituito una copertura ancora in direzione N-O S-E individuata da La Fère e Reims.

Il cuneo del Belgio, incastrandosi fra Francia e Germania, produce che il confine tedesco ha un andamento generale N-S; le due frontiere francese e tedesca combaciano per l'Alsazia e la Lorena e sono divise dal Belgio; le linee di schieramento iniziale dovevano quindi combaciare a sud, essere divise a nord. I tedeschi volendo puntare su Parigi per la via più breve violarono il Belgio, questi fece da avanguardia all'esercito francese che si doveva schierare dietro la frontiera del Belgio ed assolve

completamente il suo mandato di avanguardia permettendo appunto tale schieramento.

Essendo la linea La Fère, Laon, Reims più arretrata dalla linea Verdun, Toul, Epinal, Belfort, ne avveniva che l'esercito francese non poteva schierarsi su di una linea continua approfittando come capi saldi dei forti, e se non voleva spezzarsi doveva schierarsi di fronte al Belgio in campo aperto.

Perché la linea avesse avuto una considerazione uniforme avrebbe dovuto mettere più forza di truppe là dove meno gliene fornivano le fortificazioni; meno là dove la minor forza poteva venire controbilanciata dalle fortificazioni.

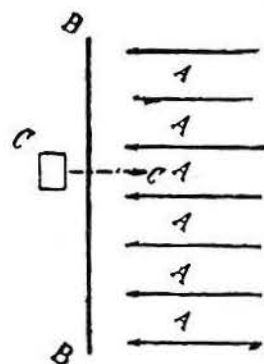
Inoltre era noto che appunto là dove mancavano fortificazioni vicino alla frontiera il nemico avrebbe fatto lo sforzo principale.

Dunque, se i francesi avessero voluto opporre una linea di ugual resistenza avrebbero dovuto schierare le loro forze più fittamente dietro il confine del Belgio che non dietro quello colla Germania.

Ciò facendo, pure distribuendo dissimetricamente le loro forze, avrebbero costituito una linea di uniforme resistenza rispetto all'attacco, il che non avrebbe certamente potuto condurre a nessun risultato positivo, forse e probabilmente ad una disfatta generale poiché la forza dell'attaccante superava quella del difensore.

Appunto perciò noi abbiamo sempre detto che la difensiva strategica deve essere l'opposto della difensiva passiva.

Per poter manovrare, ossia per potere al momento opportuno passare dalla difensiva alla offensiva, è necessario poter disporre, oltre alle truppe che si schierano sulla difensiva in proporzioni tali da procurare una uniforme resistenza all'attacco nemico, di altre truppe capaci di far massa in un punto per prendere, in quel punto, l'offensiva e rompere l'ordinazione nemica.





Di fronte ad un esercito AA marciante all'attacco, un esercito BB si pone in posizione difensiva in modo da presentare su tutto il fronte una uguale resistenza all'attacco di AA, ma si mantiene disponibile una massa C nell'intendimento di lanciarla all'offensiva su di un punto della linea AA, nel momento opportuno quando l'attaccante si sia sufficientemente logorato nella sua azione.

Questo è lo schema generale, il quale, naturalmente, varia di modo diversissimo nelle applicazioni; se in guerra le regole teoriche sono di una semplicità infantile, l'applicazione esige il genio.

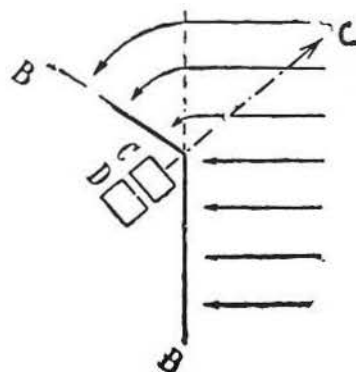
Nel caso che ci interessa l'esercito francese avrebbe dovuto, per seguire la regola, schierarsi su di una linea press'a poco parallela alla frontiera e di uguale resistenza rispetto agli attacchi nemici, conservandosi una massa per manovrare al momento e nella direzione più opportuna.

Ora, a quanto pare, lo schieramento non ha risposto alla prima condizione; di fatto, mentre i francesi hanno resistito sulla frontiera colla Germania, hanno ceduto coll'ala sinistra, che ha dovuto retrocedere fin quasi sulla linea La Fère-Laon-Reims; essi quindi non hanno presentato una uguale resistenza su tutto il fronte. Si può dire senz'altro che ciò rappresenti un errore? No, appunto per le speciali condizioni nella quali l'azione si svolge, chè, anzi, potrebbe tale movimento retrogrado far parte del piano francese.

Sulla linea Belfort, Epinal, Toul e Verdun, saldamente fortificata, poche truppe (poche in modo relativo) possono tener testa ad un nemico superiore in forze; più a nord, dietro il confine del Belgio, dove appunto conveniva lo sforzo principale tedesco, sarebbe stato necessario disporre di molte forze; se su questo tratto di linea i francesi avessero disposto le truppe necessarie a resistere, forse sarebbe loro mancata la possibilità di conservarsi quella massa di manovra indispensabile; ora conviene invece che tale massa esista e sia la più forte possibile.

Supponiamo, per un momento, che i francesi abbiano preferito assottigliare la loro ala sinistra per rinforzare la loro massa di manovra e vediamo se ciò poteva loro recare danno.

Consideriamo ancora, l'esempio schematico e sia BB una linea difensiva di ugual resistenza agli attacchi A, C la massa di manovra. Date le premesse il contro attacco della massa C non può farsi che nella direzione CC, normalmente a BB e ricacciando il nemico di dove è venuto. Supponiamo invece di assottigliare l'ala sinistra da BB, accrescendo



dalla massa D la massa di manovra già esistente C; in questo caso l'ala sinistra da BB verrà a flettere ed a modificare le linee A di attacco della destra nemica; la massa di manovra, più forte di quello che era nel primo caso, potrà venire lanciata nella direzione CC tagliando le linee di comunicazione dell'avversario il quale, se il giuoco riesce, risulta tagliato in due e preso alle spalle.

È appunto ciò che noi dicevamo pochi giorni fa: potrebbe darsi che il piano francese partisse da una simile concezione; diciamo potrebbe darsi perché nulla può dirsi di sicuro, ma vi sono dei sintomi positivi circa l'esecuzione di un piano di questo genere.

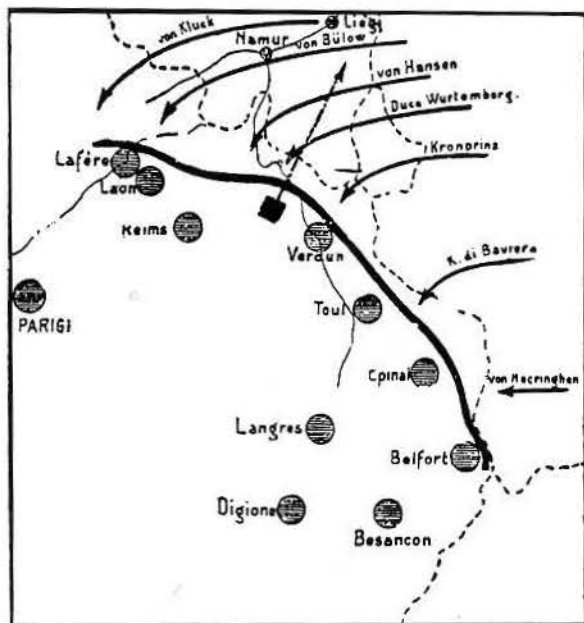
La cartina che riportiamo dà con caratteri molto sintetici la posizione della linea difensiva francese, che appare inflessa fra Rethel e Sedan, in modo molto generale, la direzione degli attacchi nelle varie armate tedesche. Sembra che, mentre con una certa indifferenza quasi con una certa compiacenza, i comunicati francesi informano del cedimento della sinistra, i francesi tengano a far conoscere tutta la loro attività sulla linea Verdun, Toul, Epinal, Belfort.

Questa attività francese, insistente in Lorena, dovrebbe dar da pensare all'ala destra tedesca in confronto alla facilità colla quale la si lascia procedere, poiché, evidentemente, se si tiene ferma un'ala e si lascia avanzare l'altra, le due ali tendono a staccarsi nel loro punto di unione, quindi s'indeboliscono e più facile riesce introdursi fra esse e separarle.

Supponiamo, per esempio, che i francesi abbiano disposto la loro massa di manovra (vedi cartina) press'a poco a sud di Sedan ed intendano puntare in direzione Sedan-Liegi (ricordiamo sempre che facciamo un semplice esempio senza pretesa di voler indicare una linea definita, ma semplicemente una direzione), la puntata riuscirà tanto più facile quanto più le armate di von Kluck, di von



Bulow e di von Hansen saranno impegnate in Lorena ed Alsazia. La massa francese non avrebbe che da attendere l'avanzata del duca di Wurtemberg per penetrare nel Belgio, in paese amico e cadere sulle comunicazioni delle prime tre armate; naturalmente il movimento dovrebbe venire combinato insieme ad una sortita di Anversa dell'esercito belga e ad una azione degli inglesi da Calais a Lilla.



Ora chi ha anche solo una lontana idea di ciò che siano e di ciò che valgano le linee di comunicazio-

ne delle armate può immaginarsi il risultato di una simile massa coronata da successo; basti il dire che le tre armate verrebbero a mancare d'ogni rifornimento e dovrebbero ritirarsi cercando di aprirsi una strada inseguite dalle truppe che ora stanno loro di fronte.

Né una simile manovra potrebbe provocare l'avvolgimento francese quando ogni corpo francese fosse pronto a passare all'offensiva non appena il nemico sminuisse il suo attacco, aggiungiamo che nel momento attuale la manovra sarebbe ancora facilitata, se è vero ciò che si dice, dalla partenza dal Belgio verso la Russia di grossi reparti tedeschi. Tutto ciò che abbiamo detto finora rappresenta una semplice elucubrazione, perché non abbiamo nessun dato positivo per dire che i francesi posseggano ancora una massa di manovra atta a compiere il giuoco da noi accennato; tuttavia si vede chiaramente, osservando la cartina, che più le tre armate tedesche di destra procedono avanti nella direzione di Parigi, più si mettono in posizione pericolosa e più facile rendono ai francesi il rompere l'esercito tedesco al centro, e ciò si verificherà fino a che i francesi saranno padroni della linea della Mosa. Deriva quindi che la minaccia attuale su Parigi non è di grande importanza e non lo potrà diventare che quando gli eserciti tedeschi avranno inflitto ai francesi una sconfitta decisiva che li obblighi ad abbandonare la loro prima linea di difesa; la punta su Parigi oggi non può essere che una manovra elegante, impressionante e fatta appunto per impressionare.

Ma pare purtroppo per questo riguardo completamente riuscita nel suo intento.

**11/15.**

**Non disprezzare l'avversario, 8 settembre 1914, p. 3.**

Quattro giorni fa, esprimendo il nostro avviso circa l'abbandono di Parigi per parte del Governo francese, terminammo il nostro articolo con queste parole: *Deriva quindi che la minaccia attuale su Parigi non è di grande importanza e non lo potrà diventare che quando gli eserciti tedeschi avranno inflitto ai francesi una sconfitta decisiva che li obblighi ad abbandonare la loro prima linea di difesa; la punta su Parigi oggi non può essere che una manovra elegante, impressionante e fatta appunto per impressionare.*

Allora si credeva che i francesi avrebbero opposto una resistenza sulla linea La Fertè, Laon, Reims;

esclusa tale resistenza la strada su Parigi risultò completamente libera; ciò non ostante i tedeschi non marciarono più direttamente contro Parigi che tendono a lasciare sulla loro destra.

L'avverarsi della nostra facile previsione non ci inorgoglisce affatto, ma ci dimostra sempre più che, ragionando su atti che non dipendono dalla nostra volontà, bisogna sempre partire dal concetto che gli altri siano provvisti di una dose di buon senso almeno uguale a quella che possediamo noi, altrimenti si giunge a delle conclusioni completamente fantastiche.

È ormai canone fondamentale di guerra che il

principale obbiettivo di un esercito sia l'esercito avversario; tutto il resto non può costituire che obbiettivi di secondaria importanza. Ora, poiché tale principio fondamentale è conosciuto, ammesso e rispettato persino dai banchi delle scuole militari primarie, perché pensare che il grande stato maggiore ne facesse getto?

Eppure per lunghissimi giorni parve, da ciò che si andava dovunque dicendo e stampando, che l'unica preoccupazione dell'esercito tedesco fosse quella di impadronirsi di Parigi; tutto trascurando pur di raggiungere questo scopo. Tanto forte si formò tale convinzione che, è storia di ieri, persino il Governo francese abbandonò la capitale che il semplice buon senso indicava non corrente alcun pericolo, almeno immediato.

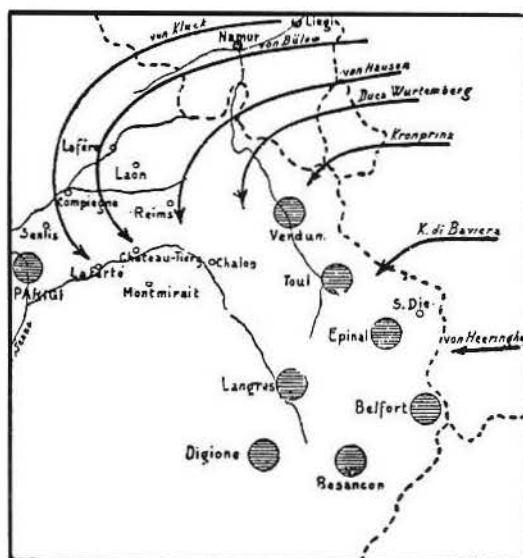
Tutto ciò perché? perché si ragionò partendo dal principio che il grande stato maggiore non fosse provvisto di quella dose di senso comune che gli compete.

Ma il bello si è che, almeno a quanto pare, il grande stato maggiore ragionò presso a poco nello stesso modo, e cioè ammettendo, esso pure, che lo stato maggiore francese possedesse meno buon senso che il grande stato maggiore tedesco. E naturalmente sbagliò i suoi calcoli.

Di fatto il ragionamento tedesco sembra dover essere stato il seguente: «Se io mi lancio colla massima parte delle forze, e celermente, in direzione di Parigi l'esercito francese, che a Parigi ci tiene tanto, si metterà fra Parigi e me, io lo batto, lo disorganizzo, arrivo a Parigi ed il giuoco è fatto; veramente se il nemico fosse furbo penserebbe che Parigi, in fondo in fondo, non significa nulla e che l'esporsi, in cattive condizioni, ad una probabile sconfitta per coprire questa città sarebbe un errore grossolano, pensando ciò rinunciarebbe a prestarsi al mio giuoco e, forse, mi metterebbe in condizioni non liete; ma per pensare a fare tutto ciò occorrerebbe che il nemico fosse furbo, e non lo è, *ergo* puntiamo su Parigi».

Tale deve essere stato, forse espresso con parole più difficili e più tecniche, il ragionamento del grande stato maggiore se non avendo, come era logico e come i fatti attuali dimostrano, nessuna intenzione di considerare Parigi come obbiettivo principale della sua azione, intonò tutta la sua azione e tale la mantenne fino all'ultimo, come se effettivamente considerasse Parigi come suo obbiettivo principale, non curandosi neppure, nell'esecuzione decisa del suo piano, degli inconvenienti che da ciò potevano derivare. Di fatto

l'abbandono della linea di difesa di La Fère, Laon, Reims, per parte dei francesi ha portato i tedeschi prima a puntare nel vuoto ed in seguito a ripiegare la loro direzione generale di attacco ad angolo retto; di fatti, mentre essa era dapprima rivolta da est verso ovest, risulta ora da nord a sud. Conseguenze immediate: quella di volgere non più il fianco alla costa francese ma bensì il tergo, quella di allungare eccessivamente le linee di rifornimento facendo ad esse percorrere giri viziosi, quella di estendere maggiormente il fronte di manovra, quella di avere contribuito alla riunione dell'esercito mobile francese alla piazza di Parigi.



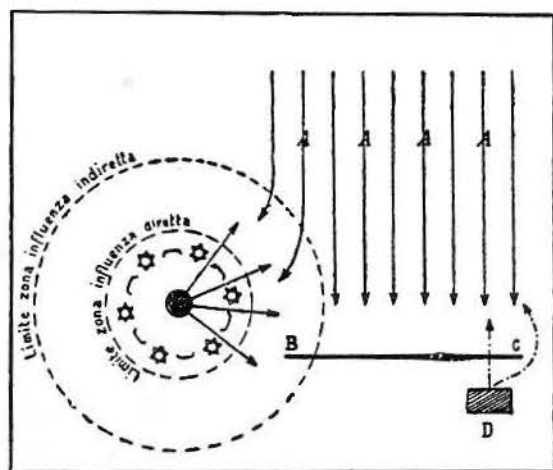
Ritorniamo qui sulla questione di Parigi considerata non più come capitale ma come perno di manovra. Una piazza forte come Parigi possiede una zona d'influenza diretta rappresentata da quel circuito entro cui hanno azione i mezzi di difesa passivi della piazza (fortificazioni permanenti ed occasionali e loro armamento) ed una zona d'influenza indiretta rappresentata da quel circuito entro cui hanno unione i mezzi di difesa attivi della piazza (truppe mobili).

La prima zona è perfettamente determinata dalla postazione delle opere e dalla gittata delle armi da fuoco che la armano, la seconda è meno nettamente determinata in quanto che dipende dallo spostamento che le truppe della difesa mobile della piazza possono eseguire, al di fuori del raggio di influenza diretta della piazza stessa senza esporsi al pericolo di essere tagliate fuori. Naturalmente la zona d'influenza indiretta è tanto più grande quanto più forti

e più solide sono le truppe della difesa mobile assegnate alla piazza.

Le truppe della difesa mobile possono venire lanciate in qualunque direzione, dal centro verso la periferia della zona d'influenza indiretta, e si trovano nelle migliori condizioni per manovrare per linee interne, perché il nemico, non solo deve manovrare mantenendosi fuori del raggio di azione in diretta, ma può essere trattenuto nella zona d'influenza diretta e dall'azione della difesa fissa, mentre le truppe della difesa mobile, muovendo per le corde degli archi, possono rapidamente gettarsi sul nemico più minaccioso.

Ciò per quanto riguarda la piazza in sé, ma noi dobbiamo considerarla come perno di manovra di un esercito mobile.



Supponiamo che un esercito B C si appoggi ad una piazza forte coll'ala B. Evidentemente il suo fianco B risulterà inaggirabile, mentre il fianco corrispondente dell'attaccante A risulta minacciato permanentemente dalla truppe della difesa mobile. Per salvaguardare il fianco così minacciato l'attaccante è costretto a distaccare un adeguato corpo di truppe a sua protezione, corpo di truppa il quale, in ogni caso, non potrà che raggiungere la zona d'influenza diretta della piazza, dove sarà arrestato dall'azione della difesa fissa, mentre le truppe della difesa mobile hanno la possibilità di gettarsi da un'altra parte, sul tergo dell'attaccante o sul tergo delle proprie truppe come rinforzo o riserva. Si aggiunga che il difensore, valendosi dell'appoggio fornitogli dalla piazza, può assottigliare l'ala B, che trovasi a contatto con questa, e rinforzare l'ala opposta C, costituendosi una massa di manovra D colla quale può conservarsi la possibilità di mano-

vrare contro offensivamente sul fianco nemico, tentando di stringerlo in una tenaglia fra se stesso e la piazza.

Questi pochi e sommari accenni teorici possono dare un'idea generica della grande varietà di manovre che permette ad un esercito mobile l'appoggio di una piazza forte quale è Parigi, e del saldo concorso che una tale piazza può costituire a chi sia costretto a rimanere in un'attitudine difensiva; ma ciò che si intuisce immediatamente, e senza bisogno di ricorrere a molte sottigliezze tattico-strategiche, si è che l'aver permesso, anzi indotto, l'esercito francese a riunirsi a Parigi, porta come conseguenza di dover far fronte contemporaneamente all'esercito francese e a Parigi, mentre sarebbe stato di somma convenienza poter disfarsi del primo prima d'occuparsi dell'altra. Per ottenere tale scopo sarebbe stato sufficiente dirigere diversamente la puntata offensiva e cioè non in direzione di Parigi; diretta altrove, la puntata dell'esercito tedesco avrebbe trovato di fronte l'esercito francese lontano da Parigi, ma, e siamo in un circolo vizioso, la puntata fu appunto diretta su Parigi nella speranza di richiamare di fronte ad esso l'esercito francese; sfortuna volle che l'esercito francese non si lasciasse cogliere ed abbia, invece, colto il destro di attaccarsi a Parigi, non più capitale ma semplice perno di manovra.

Tutto ciò sta a dimostrare che non tutte le ciambelle riescono col buco, e che bisogna nutrire sempre il massimo rispetto per il nemico, considerandolo, per prudenza, sempre più furbo di noi, supponendo che agisca sempre nel modo a lui più favorevole e sfavorevole per l'avversario.

Quando avremo disposto per parare alla eventualità, per noi, più pericolosa, se il nemico si dimostrerà all'atto pratico meno furbo e meno intelligente di noi, tanto meglio, saremo sempre in grado di parare ad eventualità meno pericolose.

Questo grande rispetto per il nemico è assolutamente indispensabile in guerra qualunque sia il nemico, piccolo o grosso. L'opposto, ossia il disprezzo verso colui che si combatte, è sintomo di sciocco orgoglio e di meschina vanità. Sciocco è gridare *A Berlino!* sciocco è gridare *A Parigi!* quando si è fuori di Berlino e fuori di Parigi; non bisogna mai vendere la pelle di quel certo orso quando è ancora attaccata all'orso. Il tedesco che disse al francese prigioniero: *Vous êtes une nation pourrie*, dimostrò, più che una personale educazione incivile, il sintomo di quell'orgoglio che offusca il giusto apprezzamento del valore altrui, e che



l'Harden si incarica di formentare nel popolo tedesco, giungendo a minacciare l'invasione dell'Inghilterra mediante la traversata, a piedi, della Manica.

Ma, per converso, tutto ciò dimostra ancora che lo stato maggiore francese, nonostante atti che noi, come altra volta dicemmo, avendo tempo da perdere, carta e penna, ci siamo permessi di criticare senza possedere a fondo gli elementi della critica, agisce secondo un criterio ben definito ed adatto alla situazione generale. Estremamente dannoso sarebbe stato l'esporsi ad una sconfitta davanti e a pochi chilometri da Parigi; la sconfitta avrebbe potuto avere enormi conseguenze, poiché, in caso di ritirata non ordinata, i vincitori avrebbero potuto entrare in Parigi alle calcagna dei vinti.

L'esporsi, in queste condizioni, sarebbe stato fare il giuoco tedesco, e noi ammiriamo incondizionatamente la decisione dello stato maggiore francese, decisione che certamente deve, per esso, essere

stata penosissima, ma che, per quanto penosa, ha forma decisa, razionale.

Talvolta è più da ammirarsi colui che prende un partito che lo contraria nell'animo, e quello segue fermamente, che colui che segue fermamente un partito che l'animo gli soddisfa. Pei francesi si tratta di guadagnar tempo; la situazione generale va sempre migliorando, ed è alla situazione generale che bisogna aver l'occhio, perché un saldo patto ha nuovamente confermato l'unione indissolubile dei tre alleati; per questi ogni giorno che passa, senza essere spezzati od abbattuti, è una piccola vittoria, sia pure senza gloria, ma che sommata alle precedenti condurrà alla grande vittoria finale; e non ci si lascia abbattere quando si hanno degli amici come l'Inghilterra, inflessibile e perseverante, e come la Russia, inesauribile e fedele; con tali amici si può guardare l'avvenire con tranquilla fiducia, anche se sono tristi i tempi presenti, nell'attesa forte, calma e serena, dell'avvento del *Dies irae*.

11/16.

**Militarismo, 9 settembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 159.*

(N.d.C.)

L'Inghilterra ha dichiarato, per la bocca di uno dei suoi ministri, che la presente guerra è guerra della libertà contro il militarismo imperiale tedesco.

È questa una verità che noi stessi abbiamo avuto occasione di prospettare ai nostri lettori, affermando, più volte, essere la guerra presente una lotta fra razze, coalizzate allo scopo di sottrarsi al giogo di una razza che si era imposto come fine il predominio sulle altre; affermando che la politica del *picchiar sodo* è una politica falsa e che si frange dinanzi a quella del *picchiar giusto*.

Il militarismo, nel senso dato a questa parola da sir Edward Grey, rappresenta, nel consorzio delle nazioni, ciò che il brigantaggio rappresenta nel consorzio degli uomini.

L'uomo che si arma per violare il diritto altrui commette un'azione delittuosa: similmente delittuoso è l'armarsi di una nazione a scopo di imposizione sulle nazioni fra le quali vive. Il militarismo così concepito è cosa barbara ed anticivile, che riconduce i popoli indietro nei secoli; è cosa che ripugna all'uomo progredito e che produce la rivolta d'ogni senso di equità e di giustizia.

Ormai l'uomo nella civile società non ha più bisogno, per vivere e progredire, di usare la forza e la violenza; se pure la lotta per la vita non ha cessato di esistere, e se anche mai cesserà di esistere, la lotta per la vita ha cambiato forma; è diventata lotta di lavoro, di intelligenza, di studio; lotta contro la natura alla quale si tenta strappare ogni più profondo segreto, per adattarlo ai bisogni dell'uomo ed accrescerne il benessere.

Così, le nazioni, per quanto di una evoluzione più lenta, non hanno più bisogno di primeggiare colla forza brutale; mille altri campi sono ad esse aperti, nei quali possono civilmente gareggiare; dovunque vada, lo straniero non si sente più chiamare barbaro nella significazione latina.

Ogni nazione ha, come ogni uomo, un carattere suo proprio, qualità e difetti speciali; ognuna può da qualche lato primeggiare; gli scambi facilitati delle cose e delle idee stringono fra le nazioni intricati e saldi vincoli d'ogni genere e d'ogni natura; nasce, ed è universalmente sentito, il bisogno che in questo accordo, che va man mano diventando più armonico, non si introduca il turbamento di chi, tutto sprezzando e spezzando, intende, iniquamente, ergersi sugli altri piegati a forza. Nel civile consorzio degli uomini, ovunque, si sono



escogitati i mezzi per prevenire e reprimere le azioni di coloro che tentano con la forza di violare il diritto di farsi giustizia da sé.

Nel consorzio delle nazioni non si è ancora giunti ad un tale punto di perfezionamento e perciò occorre che le nazioni si facciano giustizia per conto proprio, a meno che non preferiscano attendere la giustizia divina che è infallibile, ma lontana.

Tuttavia anche l'anima collettiva delle nazioni è andata evolvendo, ed in essa è penetrato il senso profondo di ciò che è equo, di ciò che è iniquo. Non impunemente, di fronte al mondo, una nazione può sovvertire ogni principio di civiltà e di giustizia; viene il giorno in cui il fermento giunge a ribollire; il mondo si leva e grida il suo: *basta!* che arresta ogni valanga.

Il profondo sentimento del diritto alla propria libertà ed alla propria indipendenza è egualmente sentito dagli uomini singoli e dai singoli popoli. Nessun tiranno è possibile oggi, che il popolo sa la sua forza; nessuna razza tiranna è possibile oggi, che ogni razza sa il suo valore.

Il militarismo di una nazione, che si riprometta di predominare per esso, rappresenta un pericolo immanente per tutte le altre; è giusto, ed è santo, il pensiero di collegarsi per respingere il pericolo comune.

Tale militarismo finisce per diventare, in un tempo più o meno breve, la rovina della stessa nazione che se ne fa arma di sopraffazione, perché, tosto o tardi, viene vinto e spezzato; la forza brutale non ebbe mai nel mondo l'ultima parola. Contro questo militarismo, sinonimo di brigantaggio internazionale, non solo deve insorgere il mondo, ma devono insorgere gli uomini stessi della nazione che ad esso si dà; nessuno deve farsi complice di un atto delittuoso.

Nessuno più di noi condanna il militarismo così inteso; ma condannare non basta, occorre punire, occorre metterlo nell'impossibilità di nuocere.

Se nel consorzio degli uomini ci si limitasse a condannare, a riprovare, a maledire platonicamente il brigantaggio, il brigantaggio regnerebbe sovrano e gli onesti sarebbero facile preda e misero ludibrio dei furfanti; ogni civiltà scomparirebbe, ed, in breve, si tornerebbe allo stato più barbaro della prima umana convivenza.

Se si desidera vivere tranquilli, e si vuol lavorare fidenti, occorre impedire che il brigantaggio nasca e si affermi e, se nasce e si afferma, distruggerlo. Per far ciò necessita l'impiego della forza, opporre forza a forza, ferro a ferro.

Il consorzio delle nazioni è simile ad un consorzio di uomini retto unicamente da regole di etichetta e di società. Finché fra questi uomini non sorgano discussioni su forti e vitali interessi, la convivenza sarà facile e piana, ognuno dei componenti trattando il vicino con tutte le regole della buona società; ma non appena la discussione si invelenisce, non appena il contrasto verte su di un grave interesse, ognuno mette la mano sul calcio della rivoltella che nasconde sotto l'abito impeccabile, pronto ad usarne senza nessun ritegno di civiltà. In una simile accolta vi può essere colui, di carattere più prepotente e più violento, che, invece di una, nasconda due rivoltelle.

In un tale ambiente chi va senza rivoltella, o colla rivoltella scarica, è perduto; per quanto si destreggi, presto o tardi, è perduto, infallibilmente.

Non vale cedere oggi, piegare domani, dopo essersi umiliati ieri; in un ambiente di lupi chi si fa pecora è divorato infallantemente; infallantemente, un giorno o l'altro, il lupo troverà che la pecora, bevendo a valle, gli sporca l'acqua.

Ma in un ambiente di lupi, se un lupo, dai denti più aguzzi e dalle unghie più forti, si appropria oggi il miglior boccone, domani la preda più grossa, dopodimani il covo più comodo, giunge il giorno in cui gli altri lupi, spinti dalla fame e dalla disperazione, gli si avventano addosso e finiscono per sbranarlo per liberarsi della sua soggezione e rifarsi delle angherie patite.

Quindi né pecore belanti, né lupi prepotenti; le vie sono diverse ma conducono allo stesso abisso.

Quindi né militarismo, né pacifismo imbelles; l'uno e l'altro portano le nazioni alla rovina estrema.

Se si deve maledire con tutte le nostre forze e con tutte le nostre forze opporsi al sorgere del militarismo, quale venne definito nel discorso del ministro inglese, sinonimo, lo ripetiamo ancora, di brigantaggio internazionale, si devono benedire quelle forze e quelle armi che assicurano la nazione contro l'offesa dell'altrui militarismo. Certo l'Inghilterra, che è tutta contro il militarismo tedesco, benedice la salda cintura di navi che dal quel militarismo la salva, mentre il Belgio, per bocca di Vandervelde, invoca l'aiuto delle armi alleate contro lo stesso militarismo che l'ha brutalmente violato.

Le armi che salvano l'indipendenza dei popoli, che assicurano alle nazioni il diritto alla vita e al progresso, agli uomini la libertà e la giustizia, sono armi sante che debbono essere circondate dall'amore e dal rispetto dei popoli, delle nazioni e degli uomini.

È supremo dovere dei popoli, delle nazioni e degli uomini quello di amare e di rispettare le armi intese alla sicurezza ed allo svolgimento della propria esistenza; sacrosanto dovere quello dell'interessarsene, di curarsene, di non lasciarle arrugginire in un canto, per indifferenza, negligenza o neghittosità.

Non devono essere armi da offesa, da prepotenza e da brigantaggio; no, devono essere armi oneste; quelle che rendono atti alla difesa dei diritti più alti; alla difesa del proprio Paese, della propria famiglia, della propria ricchezza materiale, morale ed intellettuale; le armi che assicurano il libero lavoro ed il libero godimento del frutto del proprio lavoro; armi benedette da non sfoderarsi che con ragione e da non riporsi che con onore; ma, per soddisfare al loro scopo, debbono anche essere armi affilate e non smussate, corpi vigorosi e non infiacchiti, cuori saldi e non avviliti, animi forti e non depressi, spiriti elevati e non proni.

Tali armi costano, è vero, come costa l'assicurarsi contro l'incendio; ma chi è ormai che si proponga la sciocca economia, esponendosi al rischio di essere gettato sul lastrico se la sua casa s'incendia? E la casa nostra comune, bella e fiorente, può andare in fiamme da un momento all'altro, quando meno l'attendiamo, quando riposiamo tranquilli col pensiero lontano; oggi il cielo è sereno di un azzurro meraviglioso, domani può scatenarsi la tempesta che tutto travolge, lasciandoci nudi ed inermi.

11/17.

**La cenerentola, 11 settembre 1914, p. 3.**

Mentre sulla lunghissima linea che da Parigi, per Verdun ed i Vosgi, giunge al confine svizzero la grande battaglia ondeggia, a quanto pare, in favore degli alleati e, nell'attesa che giungano più precise informazioni, noi possiamo rivolgere il nostro sguardo a ciò che avviene dietro le schiere dei combattenti.

Molte volte abbiamo parlato di linee di comunicazione e di retrovie, affermando sempre il grande effetto che può produrre, sopra un esercito che muova o combatta, la rottura di tali linee di comunicazione; ci sembra quindi opportuno chiarire pianamente ai nostri lettori in che consistano realmente tali linee di comunicazione o retrovie. Sul campo di battaglia operano gli uomini armati e sopra di esso non contano che i fucili ed i cannoni

E lo sa la Francia, oggi.

Ricca di uomini, di intelligenza, di denaro, essa poteva costituirsi una magnifica arma di difesa, tersa e lucente; nulla le mancava. Ma le mancò la cura costante, il saldo affetto, l'amore fedele, per ciò che doveva essere il suo usbergo nell'ora della procella. Distratta dai suoi affari, smaniosa di novità e di critica, irrequieta e leggiera, sballottata nel mare fosco delle passioni politiche, malferma ed indisciplinata, cervello senza centri inibitori, giunse al terribile cimento nella sorpresa dolorosa della sua debolezza e dell'altrui forza ed

*..... or, fatta inerme,  
nuda la fronte e nudo il petto mostri.  
Ohimè quante ferite, che lividor, che sangue,  
Oh! qual ti veggio formosissima donna!*

Lo sa la Francia, oggi e piange.

Piange di aver abbandonato il suo esercito, di non averlo abbastanza amato, di aver trascurato di amarlo e di fornirgli una mente sana in un corpo sano, di aver riso alle sciocchezze del colonnello Ramollot, di aver messo alla berlina i suoi *piou-pious*, di aver perduto l'abitudine di salutare le bandiere che sventolarono vittoriose su tutti i campi di battaglia del mondo.

Lo sa la Francia, oggi; piange, ma forse è tardi, e la riscossa augurata costa molti dolori. E voi, antimilitaristi, palesi e celati, di Francia, giù il cappello: passano i cadaveri che voi avete fatto.

che possono sparare, i cavalli in grado di caricare. Fucili, cannoni e cavalli sono gli unici elementi che la *tattica* manovra sul campo per raggiungere la vittoria.

Tali elementi debbono venire condotti nel campo di battaglia facendoli convenire, per mezzo di opportuni spostamenti, dai punti sui quali la mobilitazione ed il successivo concentramento li ha radunati. Questi opportuni spostamenti, che devono condurre sul campo di battaglia il maggior numero di fucili, di cannoni e di cavalli nella formazione e nella direzione più opportuna per vincere sono regolati dalla *strategia*. Ma, come si è detto fin da principio, sul campo di battaglia non hanno effetto che i fucili ed i cannoni che sono in grado di sparare ed i cavalli che sono in grado di

caricare; necessita quindi mantenere gli elementi del combattimento in grado di sconvolgere la loro azione; di ciò si occupa la *logistica*.

Abbiamo così tratteggiato l'essenza delle tre grandi branche dell'arte o scienza militare che dir si voglia: *logistica*, *strategia* e *tattica*; la *tattica* agisce nel combattimento, la *strategia* provvede ai grandi movimenti che conducono al combattimento, la *logistica* pensa a mantenere in vita il grande organismo.

La *logistica* è il ramo più modesto dell'arte militare, la cenerentola, che agisce nell'ombra e nel silenzio, ma non per ciò è di minor importanza, chè, anzi, da essa, dipende se le due sorelle più orgogliose possono funzionare. Mentre sulla *strategia* e sulla *tattica* hanno una grande influenza la genialità e la prontezza, nella *logistica* la maggior influenza è data dal metodismo, dalla precisione e dalla preveggenza; il lavoro che essa deve compiere è enorme, continuo, infaticabile.

La *logistica* raccoglie dal Paese le risorse e le porta fino al fantaccino che combatte dietro la trincea, all'artigliere che fulmina dal colle, al cavaliere che carica sul campo devastato; raccoglie sul campo di battaglia i miseri relitti della battaglia ed i gloriosi trofei di guerra e li riconduce nel Paese.

L'esercito che combatte è come la poderosa mano armata di una nazione che si getta possente sul nemico alla difesa del grande corpo. Perché la mano viva e sia sana, salda e robusta, occorre che avvenga una doppia circolazione in senso opposto; una di sangue arterioso che convogli verso la mano tutti gli elementi nutritivi che le abbisognano per mantenersi e per provvedere alle perdite, l'altra di sangue venoso che ne scarichi tutti gli elementi nocivi ed ingombranti. Questa doppia circolazione riceve la sua spinta iniziale dal cuore e giunge, man mano ramificandosi alle ultime cellule e, dalle ultime cellule ritorna al cuore, che è il centro del Paese dal quale il cuore a sua volta ritrae, per mille rami, le risorse occorrenti per mantenere in vita l'esercito e sul quale rimanda ciò che all'esercito può essere diventato inutile o dannoso.

Le linee di comunicazione di un esercito equivalgono alle arterie ed alle vene che dal cuore giungono al polso; tagliare ad un esercito le linee di comunicazione equivale a tagliare le arterie e le vene che dal cuore giungono al polso per rispetto alla mano che stringe un'arma.

Ma il paragone non può essere protratto. Come dalle papille sensibili della mano, per una serie minuta di ramificazioni nervose, le sensazioni si

trasmettono al cervello e dal cervello scendono, per un'altra ramificazione, gli impulsi agli atti volitivi e dal cervelletto gli impulsi agli atti riflessi che ordinano e coordinano i movimenti della mano e le funzioni vitali del nutrimento, così per l'esercito, dalle ultime papille sensibili, costituite dagli uomini che combattono, per mille vie giungono le sensazioni al Comando in capo ed al centro vitale del Paese; da questi, per altre mille vie, scendono ordini e disposizioni fino ai combattenti e lungo le linee di rifornimento.

E lo stesso dolore dall'ampia distesa, dove si combatte e si muore, giunge a tutto il corpo grande della nazione, che ne è pervasa come da una febbre sottile e continua.

La rottura delle linee di comunicazione, più o meno completa, turba o tronca tutta la vita dell'esercito, che viene a trovarsi come una mano mozzata dal braccio od appesa ad un braccio gravemente ferito; ogni forza va rapidamente dispersa; il pugno si allarga, la stretta si allenta e l'arma cade.

Il soldato che combatte deve essere nutrito, vestito, armato, curato, deve poter comunicare col mondo esterno, almeno entro certi dati limiti. Al soddisfacimento di questi bisogni essenziali provvede la *logistica* facendo funzionare i servizi di vettovagliamento, vestiario ed equipaggiamento, cassa, artiglieria e genio, sanitario e veterinario, postale e telegrafico; l'esplicazione di tali servizi, a sua volta, esige il funzionamento del servizio trasporti per via ordinaria ferroviaria, marittima e fluviale. Ognuno di tali servizi ha un'importanza capitale, e bisogna che tutti funzionino regolarmente e contemporaneamente perché il soldato possa muovere e combattere in buone condizioni; pur tuttavia, i più importanti di tali servizi sono evidentemente quelli che riguardano il rifornimento dei viveri e delle munizioni.

È impossibile combattere a stomaco vuoto e colla cartucciera vuota, se pure è possibile ancora combattere senza scarpe e senza servizio sanitario. Il soldato sottoposto alle gravi fatiche di una guerra, perché si mantenga sano e vigoroso, ha bisogno di essere nutrito sufficientemente, regolarmente ed igienicamente. Dopo una lunga tappa o dopo un combattimento, deve trovare il suo rancio caldo, il suo pane ben confezionato, il bicchiere di vino che riconforta, il sigaro che scaccia i tristi pensieri. Tutto ciò deve giungergli sul posto dove si trova; egli non deve esaurire le sue ultime forze per andarlo a cercare, e tutto deve provenire da tergo, da molto lontano, perché attorno ai combattenti si



forma il deserto. Basta immaginarsi tutta la lunghissima trafila che deve compiere la razione del pane, presa sotto la forma di farina, dalle riserve o dalle riserve del Paese, per giungere, una volta al giorno, durante tutta una guerra, al soldato che riposa sul terreno conquistato fra i caduti, nella notte prima che il combattimento prosegua, o che marcia faticosamente per giungere ad una località prefissata, o che sta, l'arme al piede, in una posizione stabilita; basta immaginarsi questa lunga trafila, moltiplicarla per la cifra di uno, di due, di tre milioni di combattenti, per formarsi una idea dell'enorme lavoro che deve dare il solo servizio di vettovagliamento. Similmente grandioso è il servizio d'artiglieria, che provvede al rifornimento delle munizioni di ogni genere.

I fucili, le mitragliatrici ed i cannoni da campagna moderni, gli uni e gli altri a tiro rapidissimo, sono dei divoratori insaziabili di munizioni; la durata dei combattimenti moderni accresce ancora il consumo delle munizioni, le quali devono giungere a torrenti sul campo di battaglia. Le cartucce che porta il soldato e le munizioni che porta l'artiglieria al suo seguito immediato, non sono più sufficienti per tutta la durata di una battaglia; né, d'altra parte, è possibile sopraccaricare più oltre i soldati e le batterie; si rende, quindi, necessario che il rifornimento delle munizioni avvenga continuamente durante il combattimento; che il soldato, coricato sulla linea di fuoco, riceva il suo rifornimento di cartucce, perché il suo fucile non si trasformi in un inutile peso ingombrante, e non lo tragga a disfare.

Quanto si è accennato fino ad ora, pur tralasciando servizi importantissimi, come quello sanitario, che giunge pur esso sino sulla linea di fuoco, ed altri, quando si pensi alla estensione enorme delle linee di battaglia moderne, che si misurano a centinaia di chilometri, può dare un'idea dell'organizzazione grandiosa che è necessaria perché tutto proceda regolarmente.

Non riteniamo andare errati dicendo che, normalmente, debbono giungere al soldato che combatte, come media generale per le diverse armi, una quantità di materiali diversissimi, del peso da 4 o 5 kg. al giorno; per un milione di combattenti sono quindi 4 o 5 mila tonnellate al giorno di materiali che debbono essere riversati e distribuiti a tergo dei combattenti; e ciò senza contare il rifornimento uomini e quello eccezionale per parchi d'assedio e bocche da fuoco di grande calibro.

Tutta questa enorme quantità di materiali svariatis-

simi deve venire trasportata dal centro del Paese ad immediato contatto dei combattenti, usufruendo di tutte le linee di comunicazione di ogni genere, ferrovie, vie ordinarie, fiumi navigabili, esistenti fra il centro del Paese e la linea di combattimento. Tutte queste linee di comunicazione vengono a formare una vasta e complicata rete che cogli ultimi fili giunge a toccare i combattenti, e che, man mano, si restringe, rinforzando i cordoni che la costituiscono, fino al centro del Paese; quivi fa capo un'altra rete, quella che raccoglie dal Paese le risorse che poi vanno distribuite ai combattenti. Le risorse raccolte dal Paese per cura specialmente del Ministero della guerra, affluiscono in grandi depositi. Questi depositi sono immensi magazzini di viveri, di munizioni, di materiali di equipaggiamento, di materiali sanitari, ecc. ecc.; tutti questi materiali affluiscono ai depositi, generalmente, impiegando i mezzi ferroviari, poiché tale movimento si svolge fuori delle minacce nemiche. Da questi grandi depositi i materiali defluiscono a ventaglio verso le truppe combattenti. Se la distanza fra i depositi e le truppe è troppo grande, vengono portati avanti dei magazzini che sono una specie di depositi avanzati, che vengono riforniti a loro volta direttamente, e per mezzo della ferrovia, dai depositi.

Ai magazzini od ai depositi vanno a rifornirsi, impiegando mezzi propri, le grandi unità di guerra, sì che tra i depositi o magazzini e i combattenti viene a costituirsi un movimento a ventaglio di carreggio d'ogni genere, automobile od ippomobile, che, con lena continua ed affannosa, carica al deposito per scaricare alle truppe, carica alle truppe e scarica al deposito (essenzialmente malati e feriti). Se colla immaginazione noi sezioniamo ad una altezza qualunque tutta questa grande rete di comunicazioni, attraverso a tale sezione deve scorrere, giornalmente, tutta la quantità di materiale di ogni genere che l'esercito combattente consuma in un giorno (da 400 a 500 tonnellate per ogni 100.000 combattenti).

Ora se noi immaginiamo che il materiale, per giungere dal deposito alle truppe, impieghi, per esempio, 10 giorni, sulla rete delle comunicazioni deve trovarsi in movimento regolare e continuo tutto il materiale che l'esercito consuma in 10 giorni (da quattro a cinquemila tonnellate per ogni 100.000 combattenti, da quaranta a cinquantamila tonnellate per un milione di combattenti).

Tanto più l'esercito verrà a risultare distante dal cuore del paese, tanto più grande deve essere la



quantità di materiale in movimento, perché la distribuzione di esso alle truppe avvenga regolarmente. Tutto questo materiale in movimento deve essere caricato su mezzi da trasporto, carri ferroviari, automobili, carri ordinari, deve essere accompagnato da personale, e, nelle vicinanze dei combattenti od attraverso a paese ostile, protetto da truppe.

Le difficoltà logistiche si accrescono mano mano che un esercito prosegue nella sua avanzata allontanandosi dal centro del proprio Paese, poiché, mano mano, le sue linee di comunicazione si allungano, esigono mezzi maggiori, una quantità più grande di personale perché i servizi funzionino, una maggiore quantità di truppa per proteggerli dalle insidie nemiche; tutto ciò porta ad una minore certezza di regolarità di funzionamento, ad un assottigliamento graduale del numero dei combattenti, ad una diminuzione della energia complessiva del tutto, ad una maggiore dipendenza dei movimenti strategici e tattici dalle necessità logistiche.

11/18.

**Parole in "ismo", 12 settembre 1914, p. 3.**

*La "Gazzetta del Popolo" dell'11 settembre aveva pubblicato l'articolo Militarismo e pacifismo inviato dall'on. Edoardo Giretti, industriale pinerolese liberal-radical, amico e collaboratore di Luigi Einaudi in molte battaglie contro il protezionismo doganale.*

*Giretti scriveva di dover ribattere le accuse ai pacifisti di "Spectator", pur non sentendosi chiamato in causa personalmente, in quanto la sua battaglia contro le spese militari non aveva mai sconfinato nell'antimilitarismo o nella richiesta di disarmo unilaterale. E continuava: "Non sarebbe molto più saggio e molto più utile in momenti tragici e luttuosi per la civiltà mondiale, come è quello che attraversiamo, lasciare in disparte le oziose recriminazioni contro le vere o supposte responsabilità che possono avere avuto gli antimilitaristi ed i pacifisti francesi e italiani (responsabilità in ogni caso di gran lunga minori di quelle che incombono ai militaristi dei due paesi, che hanno avuto le mani libere per fare tutto, o quasi tutto, quello che volevano), per riconoscere lealmente che il maggiore fallimento di oggi è proprio quello del sistema politico imperniato sulla gara rovinosa degli armamenti e delle alleanze*

*Più le linee di comunicazione si allungano, più si assottigliano, diventano vulnerabili ed assottigliano l'esercito cui provvedono.*

*Dietro l'esercito che combatte vi è un altro esercito che lavora perché il primo si conservi in grado di combattere; l'opera di questo secondo esercito, opera umile e faticosa, non è meno importante al raggiungimento dello scopo finale: vincere.*

*Ma guai se in tale esercito di oscuri lavoratori arriva a giungere l'insulto nemico; la mirabile rete è distrutta e sconvolta, l'esercito che su di essa vive è costretto a rapido disfaccimento se, immediatamente, non riesce a ricostituirsi una nuova rete ed a farla funzionare.*

*Industriose formiche infaticabili che andate e venite, in un continuo affaccendare ansioso, per alimentare continuamente le insaziabili bocche di carne e di acciaio, era opportuno ricordare qui la vostra opera modesta e necessaria, ché anche voi nel gran cozzo di ogni forza e di ogni energia apportate tutta la vostra forza e tutta la vostra energia.*

*segrete militari, con cui si è preteso di assicurare la pace e l'equilibrio del potere in Europa?". Giretti auspicava poi la sconfitta tedesca, ma anche una pace non di vendetta, capace di garantire una stabilità non fondata sulle armi. La direzione della "Gazzetta del popolo" pubblicava questo articolo di Giretti, ma proclamava che negli articoli di "Spectator", "che suscitano sempre così vive discussioni e trovano così largo consenso, il militarismo non è rappresentato come brutale affermazione di classe, ma come espressione vigorosa di patriottismo inteso all'efficace difesa della patria".*

*A Giretti risponde Douhet con questo articolo del 12 settembre.*

(N.d.C.)

*Premesso esser nostro convincimento che le idee valgano di per se stesse e non per chi le emette, sia questi avvolto in una toga di avvocato, coperto da una sottana da prete o rivestito di una uniforme, trovisi verso l'alto o verso il basso della scala sociale, e che, per ciò, sia completamente indifferente ai nostri lettori di leggere a pie' di queste linee Spectator o Carneade, purché entro le linee scorgano una fede profonda ed un alto amore;*

premessò tutto ciò aggiungiamo che ci è caro cogliere l'occasione fornitaci dall'on. Giretti per poter meglio specificare il nostro pensiero sul militarismo e su altre cose in ismo.

Alcune volte la più grande difficoltà di intenderci sta nel vario, e talvolta opposto significato che si dà alle parole che si usano per esprimere le proprie idee. Questo è appunto il caso nostro. Militarismo, antimilitarismo, pacifismo, ecc. sono parole che, per diversi motivi che sarebbe inutile qui ricordare, hanno assunto significazioni diversissime ed essenzialmente di comodo ed equivocate.

È quindi necessario, anzitutto, quando si vogliano usare tale parole nel proprio dire, cominciar a stabilire bene il significato preciso che ad esso si intende assegnare.

Noi abbiamo avuto il torto di non averlo fatto prima e ne siamo stati immediatamente puniti. Dopo aver scritto: «La politica della forza non è sempre la miglior politica; per le nazioni come per gli uomini, non basta farsi temere, necessita anche farsi amare. L'uomo, oltre i pugni, ha anche un cuore ed una mente; le nazioni, oltre ad un esercito ed una flotta, hanno una psiche collettiva ed un cuore collettivo che vibrano sotto gli impulsi morale con imprevedibile freschezza». .... «Vi sono ormai dei diritti più forti di ogni forza perché mettono in moto tutte le forze, le riuniscono e le raccolgono in fasci infrangibili».... «Qualunque politica si frange se urta l'inesorabile progredire dell'umanità, il picchiar sodo fallisce di fronte al picchiar giusto, per una causa giusta».... «La politica della forza per la sopraffazione non può generarne che l'odio e la rivolta; oggi popoli e nazioni hanno piena coscienza della loro irresistibile forza e non si lasciano sopraffare che per un tempo ed entro certi limiti». (*La più barbara guerra - 20 agosto*).

Dopo aver scritto: «Le nazioni non hanno più bisogno di primeggiare colla forza brutale; mille altri campi sono ad esse aperti, nei quali possono civilmente gareggiare» ... «nasce, ed è universalmente sentito, il bisogno che, nell'accordo fra le nazioni, che va man mano diventando più armonico, non si introduca il turbamento di chi, tutto sprezzando e spezzando, intende, iniquamente, adergersi sugli altri piegati a forza» ... «l'anima collettiva delle nazioni è andata evolvendo ed in essa è penetrato il senso profondo di ciò che è equo, di ciò che è iniquo» ... «Nessun tiranno è possibile oggi, che il popolo sa la sua forza; nessuna razza tiranna è possibile oggi, che ogni razza sa il suo valore» ... «Contro il militarismo, sinonimo di brigantaggio in-

ternazionale, non solo deve insorgere il mondo, ma devono insorgere gli uomini stessi della nazione che ad esso si dà; nessuno deve farsi complice di un atto delittuoso. Nessuno condanna più di noi il militarismo così inteso; ma condannare non basta, occorre punire, occorre metterlo nell'impossibilità di nuocere». (*Militarismo - 9 settembre*).

Dopo aver scritto tutto ciò, colle parole più chiare che erano a nostra disposizione, per non aver definito esattamente la parola militarismo, ci sentiamo dare di *militaristi alla Spectator*, i quali *antepongono ad ogni altra cura o preoccupazione quella dell'apparecchio militare*. Evidentemente l'on. Giretti e noi abbiamo impiegato la stessa parola ma con significazione completamente diversa.

Per chiarire bene il significato che noi diamo a tale parola, ed a parole del genere, ci serviremo di uno di quegli esempietti pratici che ci sono così cari. Siamo in una fattoria chiamata Patria. In essa vive una grossa famiglia che, lavorando, fa andare avanti e progredire la fattoria. Tutto intorno sono altre fattorie chiamate Patrie, Father-land, A man's own country, ecc., separate dalla fattoria Patria qua da una siepe, là da un muro o da un corso d'acqua. Il posto è isolato, i carabinieri lontanissimi, vicino al Padre Eterno.

Il passato ha insegnato, alla famiglia che abita nella fattoria Patria, che i vicini sono gente turbolenta, che non ci mettono né uno né due a saltare una siepe, scavalcare un muro, oltrepassare un fosso, per rubare qualche gallina ed anche per appropriarsi di un pezzo di campo o di prato.

La famiglia allora pensa che in tale situazione di cose, visto che i carabinieri divini sono peggio di quelli di Hoffembach, occorre qualche cane da guardia; ma i cani costano a comperare e costano a mantenere. La famiglia allora esamina il bilancio, esamina le condizioni nelle quali si trova per rispetto ai vicini, considera il pro ed il contro, e finisce per concludere sulla necessità di sottoporre a certi sacrifici, pur di costituirsi una certa sicurezza. Stabilito ciò che vuol spendere per acquistare i cani e per mantenerli, li acquista della grossezza maggiore che può, compatibilmente coi mezzi che ha creduto mettere a disposizione a tale scopo. Comprati i cani impone loro i nomi di Esercito e Marina e loro offre la guardia della fattoria.

Finora tutto procede tranquillamente, ma la grossa famiglia che abita la fattoria è costituita da persone che hanno delle idee diverse. Il signor *Militarista*, di sua natura arrogante e prepotente, si diverte ad

aizzare i cani, onesti cani da guardia, contro i vicini; tende a farli diventare feroci, attaccabrighe, ladri; secondo lui i due bei cani che mangiano grosso debbono rendere qualche cosa alle spalle altrui e, per rendere più proficuo il suo brigantaggio, desidererebbe che la famiglia acquistasse altri cani e di istinti più cattivi, senza pensare che, a poco alla volta, per dar da mangiare ai cani la famiglia dovrebbe lesinare sul suo vitto e che i vicini, seccati dalle sue prepotenze, potrebbero un giorno o l'altro perdere la pazienza, riunire i loro cani e dare a quelli della fattoria una buona lezione, per quanto grossi e feroci che siano.

Il signor *Militarista* è un elemento pericoloso nella famiglia; questa deve tenerlo in freno, tirargli le orecchie e mandarlo a zappare il campo comune; sopra tutto non deve lasciargli pigliar piede perché può condurre tutto alla rovina.

Poi vi è il signor *Antimilitarista*. Questi, finché può, cerca di indurre la famiglia a non provvedersi di cani da guardia, oppure provvedersi di piccoli botoli di razza bastarda e male in gambe e di dar loro da mangiare il meno possibile, dicendo che al suo cuore sensibile fu male vedere cani azzuffarsi e che, per impedire ciò, l'unico sistema è di aver cani che, al primo ringhio che parte dal campo vicino, si mettano la coda fra le gambe e si rintanino nel canile. Proseguendo poi nella sua idea il signor *Antimilitarista*, che vede nei cani che la famiglia mantiene a sua guardia, la causa prima delle zuffe che possono avvenire partendo dal semplice concetto che zuffe di cani non possono avvenire quando non ci sono cani, tutte le volte che passa vicino alle povere bestie, e specialmente quando sono alla catena nell'impossibilità di rivoltarsi, le insulta, sputa loro addosso, rovescia la ciotola della zuppa, dà qualche calcio a tradimento, li avvilisce, ne deprime ogni vigoria, e talvolta blandamente tenta d'insegnar loro a mordere i componenti della sua stessa famiglia. Proseguendo ancora il signor *Antimilitarista* va di qua e di là per la fattoria, disturbando quelli che lavorano, e gridando che questi cani divorano tutto, che non servono a niente, che si dà loro troppo da mangiare e crepano di salute, e, se può, tenta rubare qualche po' del nutrimento delle povere bestie per mangiarselo lui; insomma il signor *Antimilitarista* è quegli che odia i cani da guardia, apparentemente per una ragione di alta umanità, ma, in fondo in fondo, perché teme che gli saltino ai polpacci il giorno in cui si deciderà, egli stesso, a mettere a sacco la casa comune.

È questo l'individuo più pericoloso della famiglia, perché va contro gli interessi più alti della sua stessa famiglia. Questa fa grandi sacrifici per mantenere i propri cani da guardia che le garantiscono il libero godimento del suo lavoro, ha quindi il diritto che nessuno dei suoi membri faccia azione contraria ai suoi interessi, ha diritto di ottenere il massimo rendimento dai sacrifici che fa, il dovere di vegliare a che nessuno dei suoi membri cooperi allo sfasciarsi dell'edificio che con grande fatica ha saputo innalzarsi. La famiglia ha più che il diritto, il dovere, di espellere il signor *Antimilitarista* dal suo seno e mandarlo a far propaganda oltre la siepe, il muro od il vallo.

Poi c'è il signor *Pacifista*. È una persona per bene, alquanto teorica ed alquanto nelle nuvole. Di animo buono, mite e civile, rifugge da tutto quanto sa di lotta. Va predicando i benefizi della pace e gli orrori della guerra, ma di tutto ciò la famiglia è convinta, persino i cani, che sono affezionati alla famiglia e non amano vederla in subbuglio. Nessuno ama la guerra nella grande famiglia che lavora, nessuno l'ama neppure nelle famiglie vicine. Ma quando va alla ricerca dei mezzi adatti per impedire la guerra si confonde, tentenna; caspita! il problema è difficile. Allora talvolta travia, vede i cani e se la prende con loro. E qui ha torto, la febbre non viene perché esiste il chinino; è il microbo della febbre che bisogna distruggere, poi si potrà abolire il chinino. Bisogna distruggere il microbo della guerra, quel non so che di prepotente e di selvaggio che alberga, sonnecchiando, nel cuore degli uomini, bisogna civilizzare profondamente l'uomo, perfezionare l'umana convivenza, indurre in tutte le famiglie che vivono nelle fattorie vicine un profondo senso di onestà sociale che renda repugnante l'atto della sopraffazione, della violenza, del furto collettivo. Il signor *Pacifista* quando informi la sua azione a tali sensi di educazione sociale diventa persona preziosa, non solo alla propria famiglia ma a tutto l'insieme delle famiglie, perché solo da una tale azione, condotta con spirito elevato e disinteressato, si potrà giungere, un giorno, ad abolire i cani da guardia.

Poi c'è, poiché ci manca altro nome, il signor *Spectator*. Questi si mantiene nella realtà attuale delle cose. Spera che la società umana si modifichi, migliorando, ma guarda, come uno spettatore che è, la società umana quale si presenta oggi. Ed oggi, dire che le fattorie hanno ancora bisogno di cani da guardia; che tali cani debbono essere da guardia e non da rapina; che è un delitto tanto l'aizzare i



cani alla rapina come il renderli inadatti alla guardia. Dire che i cani da guardia non vivono solo di zuppa e di acqua, ma vivono anche di affezione e carezze. Dire che i membri della grande famiglia, quelli che non si classificarono con nessun nome in *ismo*, hanno il dovere, tutti, di curarsi, di queste povere bestie fedeli, affezionate, pronte in ogni momento a versare il loro sangue per essi; di stendere loro, qualche volta, la mano in atto carezzevole ed affettuoso; che hanno torto, immensamente torto, di passare loro d'accanto con indifferenza, quasi rimpiangendo il misero pasto loro concesso; hanno torto perché, se basta dare al bue la mangiatoia piena, al cane fedele nessuna scodella colma può ripagare il suo affetto e la sua abnegazione; il cane fedele preferisce mangiar male, ma rimanere accovacciato ai piedi del padrone colla mano di questi sulla sua testa fulva, nel calore affettuoso dell'ambiente famigliare, pronto sempre a rialzarsi minaccioso e furente contro chi tenti turbare la calma e la serenità di quell'ambiente.

Così dice *«Spectator»* che non recrimina nulla, ma si limita semplicemente a constatare dei fatti; che non ha indicato Hervé, con licenza parlando, che come un semplice esponente di tutta un'opera pernicioso alla Francia «di tutti colore che, per un motivo o per l'altro, l'ingannarono col dirle ch'era pronta, la indebolirono col non prepararla in tempo, la travagliarono stornando i sacrifici che essa fece per rendersi atto alla difesa di se stessa» (*Il sabotaggio della patria*, 28 agosto).

Detto ciò per spiegare il preciso significato che noi diamo alle varie parole in *ismo*, non abbiamo più nulla da aggiungere, perché ci troviamo in perfetto accordo con l'on. Giretti, tanto più che egli stesso conviene del «dovere di assumere nuove direttive e nuove orientazioni e di rielaborare gran parte delle idee che possiamo avere confessato in fatto di rapporti etici e politici»; che «è, e forse per sempre, una utopia quella di credere alla possibilità di organizzare la società degli Stati e delle

Nazioni unicamente su fondamenti e su principi giuridici, escluso il sussidio di una apposita gendarmeria internazionale»; che «i popoli in istato di civiltà più avanzata si preoccupino sempre di questo pericolo ed apparecchino contro di esso le opportune difese». Che cosa abbiamo noi predicato di diverso, con la nostra povera prosa?

«Si deve maledire con tutte le nostre forze e con tutte le nostre forze opporsi al sorgere del militarismo ... si devono benedire quelle forze e quelle armi che assicurano la Nazione contro l'offesa dell'altrui militarismo. Non devono essere armi da offesa, da prepotenza e da brigantaggio; no, devono essere armi oneste; quelle che rendono atti alla difesa dei diritti più alti, ... armi benedette da non sfoderarsi che con ragione e da non riporsi che con onore; ma per soddisfare al loro scopo debbono anche essere armi affilate e non smussate...».

Quale differenza ci sia fra ciò che afferma l'on. Giretti e ciò che abbiamo affermato noi non riusciamo a comprendere, ed è appunto perciò che abbiamo supposto che l'on. Giretti assegnasse alle stesse parole in *ismo* un significato differente di quello che diamo noi.

E siamo certi che il Popolo, al quale questa *Gazzetta* si dirige e per il quale noi scriviamo; il Popolo sano d'Italia, che lavora e produce, che è pieno di buon senso pratico ed ha in sé un profondo senso di giustizia, non vedrà mai in *«Spectator»* l'uomo sanguinario che arrota un'arma criminosa, con l'intendimento di compiere atto brigantesco, ma bensì l'uomo al di fuori ed al di sopra di ogni tendenza, che, con l'animo commosso dal terribile flagello scatenatosi nell'Europa, cerca nel suo cuore, ove fervé un solo amore, le parole più franche e più sentite per additare ai suoi concittadini, ciò che altrove avviene, come salutare e provvido ammaestramento.

È avvenuto un equivoco, on. Giretti; qua la mano e senza rancore, siamo tutti e due dalla stessa parte del fosso.

**11/19.**

**“Made in Germany”, 15 settembre 1914, p. 3.**

Decisamente la battaglia della Marna segna la chiusura della prima fase del secondo periodo della grande guerra, e determina l'inizio della seconda, ed ultima fase, del secondo ed ultimo periodo.

Una ritirata di cento chilometri in sei giorni equi-

vale ad un rinculo eseguito con la velocità di circa diciassette chilometri al giorno, velocità superiore a quella normale di marcia di una grossa unità di guerra. È quindi un movimento all'indietro alquanto frettoloso, e che, certamente, non si deve essere compiuto con quella regolarità e compostezza



leggendarie all'esercito tedesco, certamente con un passo più elastico che con quello di parata. Vero è che le notizie che abbiamo sono unicamente di fonte francese, perché von Stein ed il Wolf Bureau pensano che talvolta il tacere è bello; ma i comunicati francesi, è d'uopo riconoscerlo, sono improntati ad una grande serenità che aggiunge, dato specialmente il carattere francese, merito alla cosa.

L'esercito tedesco, partito in velocità sullo specchio di Parigi, ha puntato nel vuoto; giunto al termine della sua corsa, già in vista della capitale agognata, è stato costretto a cambiare di fronte; intenzionato ad aggirare, si è trovato aggirato; stanco e sminuito, ha incontrato un esercito più riposato e meglio legato alle sue linee di comunicazioni; attaccato, è stato battuto e trovasi in piena ritirata con le linee di comunicazione minacciate.

Questo, in brevi parole, e senza perifrasi, è il vero stato delle cose, quando le cose si guardino con occhio sereno, e non attraverso a quella lente di ingrandimento e di deformazione con la quale fino ad ora si è osservato, dalla maggioranza, l'esercito tedesco.

Si voglia, o non si voglia, il fatto incontestabile, oggi, si è che il grande stato maggiore tedesco non ha saputo risolvere, nel caso particolare, il problema strategico fondamentale che consiste nel condurre le proprie forze, nella massima efficienza e nella conveniente direzione, sul campo di battaglia. È inutile sottilizzare sul perché e sul per come, il fatto è questo, nella sua brutalità lampante; l'hanno fatto i tedeschi, e sia; ma questa volta l'hanno sbagliata, e l'hanno sbagliata con una evidenza tale che è sperabile finisca il vezzo di tappare la bocca a chi è di parere contrario dicendogli: avere torto, perché i tedeschi fanno diversamente di quello che voi proponete. L'allucinazione tedesca aveva ormai raggiunto un apice impressionante, anzi umiliante; essi erano i *Magistri* coll'M maiuscolo, e si giurava in *verbo Magistri* con una di quelle passività da far pena. Noi stessi, quando recisamente cominciammo a scrivere, senza tante reticenze, che questa era la volta che i tedeschi le avrebbero prese, sentimmo di trovarci come eretici in Conclave. Inutile di dire: sì, la Germania è forte, ma la Francia, l'Inghilterra, la Russia non sono quantità trascurabili; ci si rispondeva: va bene, ma l'esercito tedesco!!; e i

punti ammirativi denotano la visione, per il nostro interlocutore, di una potenza infinita, e perciò senza confini, immutabile, immarcescibile, eterna. Inutile dire: la Francia non s'abbatte né in 15, né in 30 giorni; ci si rispondeva: Mah, l'esercito tedesco!!!; altra visione di potenza incommensurabile, irrefrenabile, spaventosa.

Evvia!, alla fine dei conti, l'esercito tedesco è composto di uomini come tutti gli altri eserciti; uomini che cadono sotto i proiettili come tutti gli altri, che si stancano, mangiano e dormono come tutti gli altri; di uomini che hanno un cervello di un peso medio uguale agli altri; alla fine dei conti, occorrono altre cose per vincere una guerra che i mortai da 430 e da 310, il *Deutschland uber alles*, e l'ultimo bottone delle uose...

Ed i fatti si sono, alla fine, incaricati di dimostrarlo. È un fenomeno che si ripresenta dopo ogni grande guerra, quello, diremo così, dell'*imballamento*, per il vincitore; *imballamento* che il più delle volte si limita alle forme esteriori più appariscenti, perché è, certo, difficile rinvenire le cause profonde della vittoria e della sconfitta. Dopo la guerra russo-giapponese abbiamo corso il rischio di giapponizzarci un poco tutti; per fortuna il Giappone è lontano, la sua influenza non venne tanto sentita e la padronanza rimane alla Germania, l'ultima grande vittoriosa d'Europa.

È un fenomeno contro il quale bisogna reagire, perché, come a tutti gli uomini non è possibile calzare lo stesso paio di scarpe, così a tutti i popoli non è possibile far indossare gli stessi metodi. Servirsi dell'esperienza, della quale gli altri hanno fatto le spese, è una cosa utilissima ed economicissima; ma vi è una misura a tutto. Dall'esperienza bisogna saper trarre quello che è utile e possibile trarre, ricordando, sempre, che l'esperienza è frutto del passato e noi viviamo nel presente, preparandoci all'avvenire.

È necessario quindi che ci prepariamo a reagire, fin d'ora, alla tendenza che potrebbe indurci a prostrarci dinanzi ai vincitori di domani, innalzando in noi la fede di noi stessi, coltivando l'orgoglio che fa ripugnare il seguire ed induce alla ricerca del sopravanzare.

Per conto nostro rispettiamo il *made in Germany*, il *made in England*, il *made in France*; ma preferiamo anzitutto il *made in Italy*.

11/20.

**Più che la morte, 17 settembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 178, con tagli.*

(N.d.C.)

L'*Allgemeine Zeitung* scrive: «Noi abbiamo contro il mondo intiero e non dobbiamo aspettarci l'aiuto finanziario dalle Potenze neutre». Indipendentemente dalla seconda parte, l'affermazione recisa dell'*Allgemeine Zeitung* rappresenta una realtà di fatto. Una tale constatazione è certamente triste, ma occorre guardarla in faccia, apertamente, e prendere, virilmente una risoluzione.

Il dilemma che si presenta ai tedeschi è brutalmente semplice: - *O noi schiacciamo il mondo o il mondo schiaccia noi.*

Se pure un mese e mezzo fa la Germania poteva illudersi, ritenendosi tanto forte da riuscir a schiacciare il mondo, oggi gli avvenimenti che si sono andati svolgendo hanno dimostrato la vanità di una simile illusione.

La miglior parte dell'esercito tedesco è stata battuta e sta sgombrando il territorio francese con una velocità superiore a quella colla quale lo aveva occupato; gli eserciti dell'alleata sono anch'essi in piena ritirata; solo nella Prussia orientale si segnala un successo, ma è un successo di dettaglio che non può avere una grande influenza sullo svolgersi e sull'esito finale della grande guerra.

A quest'ora, se la Germania fosse stata destinata, da quel Dio così spesso invocato, a schiacciare il mondo, qualche cosa di più avrebbe dovuto svelare quel destino divino che non lo sgombero, per parte dei russi, della regione dei laghi masuriani. Sarà quindi il mondo che schiaccierà la Germania. Evidentemente oggi nessun tedesco ammetterà la possibilità di un tale fatto; forse però qualcuno, che meglio di ogni altro può conoscere la situazione esatta delle cose, questa verità avrà già riconosciuta da qualche tempo e gli peserà sul cuore più di ogni altro peso. Fu un sogno grandioso, lungamente accarezzato; il sogno di una nuovissima epopea che conducesse il popolo tedesco al sommo; il sogno di un monumento più grandioso di ogni altro monumento; ma sempre un sogno dal quale un improvviso risveglio ha tratto bruscamente e crudelmente.

Non può che riuscire simpatico chi sogni in tal modo la grandezza del proprio paese ed alla realizzazione di tal sogno dedichi tutta la sua vita che, con esso, vorrebbe coronare mirabilmente;

riesce simpatico anche se non vede la sproporzione dei mezzi di cui dispone per raggiungere la grandiosità del miraggio al quale tende.

Noi abbiamo sempre espresso con sincera franchezza il nostro pensiero ed abbiamo lealmente condannato gli atti mediante i quali la razza tedesca intendeva assumere un atteggiamento di predominio, mediante la forza, sulle altre razze, che ci sentiamo perfettamente liberi, oggi, di dire, mentre la curva della potenza tedesca inizia il suo declinare, tutta la nostra simpatia e tutto il nostro rispetto verso la Germania e per chi, troppo volendo innalzarla, non vide la rupe Tarpea mentre saliva il Campidoglio, solo guardando in alto. Noi vorremmo che questa terribile avventura di popoli terminasse con un gesto veramente grande, l'unico che potrebbe ricollocare nella storia, su di un solido piedistallo di umanità, chi non poté sollevarsi su di un piedistallo di gloria.

L'incanto è rotto. Le Potenze coalizzate posseggono una forza morale, finanziaria e materiale che le porterà, presto o tardi, a schiacciare l'avversaria ed a ridurla nell'impossibilità di rialzare il capo per lungo tempo. Non valgono combinazioni sapienti né eroismi di uomini; la guerra potrà trascinarsi lungo tempo, ma il pericolo, che è sembrato imminente, impedirà ai nemici di allentare la loro stretta finché la Germania non sia soffocata; più la resistenza sarà accanita più saranno accaniti gli avversari ed alla fine sul vinto si sfogheranno le ire più a lungo represses e contenute, e maggiore sarà stata la somma degli sforzi fatti per vincere, maggiore sarà il desiderio di evitare che si ritorni da capo; più grande sarà l'umiliazione imposta, più prona sarà costretta l'altera fronte cinta della corona del martirio.

Qui non vi sono estranei che possano intervenire al momento della chiusura dei conti; non ci saranno che vincitori e vinti, questi alla mercè di quelli. Tale è la situazione terribile e senza scampo alla quale necessita far fronte e, secondo noi, un solo mezzo vi è per farvi fronte con un minor danno: quello di riconoscere, nobilmente e lealmente, che si è errato, piegando la testa oggi per non doverla ricoprire di polvere domani.

È certo questa una risoluzione che esige maggior coraggio e maggior grandezza d'animo che non quella di combattere fino all'estremo, cercando sul campo la palla liberatrice di ogni angoscia e nella

morte il nulla; una risoluzione che esige di conseguire la più grande vittoria: quella nella battaglia contro sé stessi; ma è l'unica risoluzione che permette di salvare il più che si può nell'interesse della Germania, che ha pure diritto di vita sotto il sole.

Certo, il dire ad un popolo, che fino ad ora vi ha seguito fidente sulla via che voi gli avete tracciata, che vi ha dato tutta la sua opera e la sua carne ed è pronto a darvi tutto il suo sangue, dire a questo popolo: «Abbiamo sbagliato, la via per la quale vi conducevamo era una via chiusa che non poteva condurre alla meta; è necessario ritornare indietro, molto indietro, rimettersi con lena e con pazienza al lavoro, modestamente, tentando di riprendere il nostro posto nel mondo», dire ciò è duro, è penoso, è umiliante, ma è grande quando lo si dica per evitare a questo popolo fidente di essere ricacciato ancora più indietro, nel buio, dopo strazi e sacrifici infiniti.

Certo è duro, è penoso, è umiliante, dire al mondo, che si voleva soggiogato: «Eccoci, fate di noi quello che credete»; ma è nobile quando lo si dica per risparmiare all'umanità la prosecuzione di un macello inutile.

Proseguendo nella lotta, la Germania non ha nulla da guadagnare e tutto da perdere. L'onore della Germania resta intatto, anche se oggi essa chiede di desistere dalla terribile lotta; innumerevoli vittime disseminate sui campi, che videro lotte meravigliose, attestano ora, ed attesteranno poi, il valore del soldato tedesco, pari a quello di ogni altro soldato.

Oggi la Germania rappresenta ancora una forza di resistenza enorme, per vincere la quale occorreranno enormi sacrifici che le nazioni avversarie sono disposte a fare, energicamente, fino all'ultimo, nella ferma decisione di finirla, una volta per

sempre, coll'incubo pauroso ma che sarebbero ben liete di non essere costrette a fare. I danni, già immensi, della guerra non hanno ancora raggiunto quella grandezza che raggiungeranno fra qualche mese.

Il mondo è già stanco di sangue ed aspira a rivivere; accoglierebbe, certo, e con gioia, l'occasione di rientrare nello stato normale.

Perciò sarebbe necessario che la Germania si rassegnasse al grande sacrificio. Il mondo desidera vivere tranquillo; non vuole sentire sopra di sé quel senso di oppressione che dà la mancanza di sicurezza; non si fida più delle parole, né dei trattati; è necessario che la Germania si rassegni alla morte definitiva del suo sogno di grandezza e faccia onorevole ammenda. Non c'è via di mezzo. Ma ha sbagliato, deve riconoscerlo, e bisogna che paghi.

Ciò non ostante pagherà meno oggi che non domani; e domani meno che non fra un mese o fra un anno; occorre scegliere per una vita modesta ed una vita umile ed oscura; forse fra la vita e la morte.

Ora la Germania deve a sé stessa questo grande sacrificio, e lo deve, all'umanità, che molto attende dal popolo tedesco, una volta che, svanito il sogno della grandezza per la forza, rimanga l'ambizione della grandezza per la civiltà.

Popolo meraviglioso, pieno di ogni virtù, paziente, perseverante e tenace; non ha bisogno, per primeggiare, di occupare il suo tempo nell'affilare le armi; vinto, saluti cavallerescamente i vincitori, che non potranno mancargli di rispetto, e trasformi l'acciaio delle sue spade in strumenti di pace; l'arte, la scienza, l'industria sono dei campi aperti e fecondi al suo genio.

E trovi colui che errò il gesto sovrano e di umiltà eroica, capace di arrestare l'estrema sciagura che è in cammino per la grande Germania.

**11/21.**

**Disciplina, 19 settembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 183.*

(N.d.C.)

Anche questa è una di quelle parole che assume fisionomie diversissime a seconda di chi la guarda. Per taluni la disciplina si concreta nell'atteggiamento semicomico che prende la recluta, infagottata in una tenuta troppo larga, titubante fra una automobile che ha tutta la buona intenzione di

schiacciarla ed un capo-banda in divisa che la sua ignoranza della vita militare scambia per un pezzo grosso dell'esercito; per altri la disciplina si concreta nel pagare regolarmente l'abbonamento alla Camera del lavoro per piegarsi regolarmente ed evolutivamente ai considerando ed ai deliberata del rispettivo segretario in vena di letteratura; per altri ancora nel rinunciare ad ogni idea propria in omaggio a qualche pregiudiziale, dogma nuovis-



simi dell'età moderna, nella quale bisogna credere *quia absurdum*; per altri ancora la disciplina consiste nel dire sì o no a seconda del diverso sbirciar d'occhi di chi non degna neppure dire perché or sbircia in un senso ed or nell'altro; per altri consiste nel vociar alto, oggi, una cosa che domani scriverà quietamente rinnegando; per le signore la disciplina consiste nel seguire la moda e per futuristi nel vilipendere il passato, e basta perché, di questo passo, potremmo riempire tutte le colonne di questo giornale, senza giungere ad enumerare le varie parvenze sotto cui la disciplina si presenta agli occhi degli uomini d'oggi.

Pur tuttavia la nostra bella lingua è ricchissima, ed ogni sua parola ha un significato netto, preciso e determinato; è un gioiello puro e trasparente sfaccettato in modo speciale che non ammette confusione; come mai la parola disciplina è divenuta una *bonne à tout faire*? È difficile dirlo, solo si può osservare che simile è la sorte delle belle parole e delle donne belle; tutti le corteggiano e tutti desiderano condurle a passeggio sotto braccetto; poco importa se la bella parola o la donna bella non gradisce la compagnia, e faccia una smorfietta di disgusto al contatto non sempre pulito. E appunto la parola disciplina è bella, e ci appare come una donna bella, altera e sdegnosa, schiva di amicizie non degne.

Quale è il suo significato vero, profondo? Ecco. Ognuno sa che cento cannucce possono essere spezzate, una ad una, dalle deboli mani di un fanciullo, ma che il fascio formato da cento cannucce resiste allo sforzo dell'atleta più robusto. Tuttavia il fascio di cento cannucce può venire spezzato dalle mani del fanciullo se questi riesce a sciogliere il fascio, cannuccia per cannuccia.

Non è quindi la somma delle resistenze opposte dalle molteplici cannucce ciò che fa la forza vera del fascio; la forza del fascio è data invece dai vincoli che tengono le cannucce le une vicino alle altre e che impediscono di sciogliere il fascio, per attaccarsi alle parti separate.

Il vincolo che tiene connesso il fascio e che si oppone al suo disgregarsi, quando la cosa si trasporti nell'ambiente morale, è ciò che si dice disciplina.

Ma non basta. La parola disciplina ha in sé un qualche cosa di altamente morale. Una associazione di malfattori, per quanto retta da rigide regole, unita a concorde in uno scopo comune, non potrà mai dirsi disciplinata; la disciplina è soprattutto parola onesta e corretta. Quando si parla di disci-

plina la mente nostra ricorre volentieri all'ambiente militare, nel quale pare che la disciplina assuma un carattere austero, rigido e punitivo; per connessione di idee la nostra mente riconnette alla parola disciplina le parole: prigioniero, consegna, arresti, fucilazione nella schiena, ecc. ecc.

Eppure se voi interrogate il primo caporale che passa chiedendogli la definizione della disciplina, questi vi ripeterà: «L'abitudine di adempiere tutti i propri doveri, di adempierli esattamente, coscienziosamente, cioè non per timore di pena o speranza di ricompensa, ma per intima persuasione della loro intrinseca necessità, dicesi *disciplina*». E, se non vi risponderà così ditegli che non merita i suoi galloni, perché non conosce il Regolamento di disciplina per il regio esercito.

Tale nobilissima definizione della disciplina, che onora chi la scrisse, può applicarsi alla disciplina in genere, tanto è che il suo autore non la limita alla disciplina militare. Ed il Regolamento di disciplina militare aggiunge: «E per la disciplina che l'esercito acquista animo e vita, e viene a formare un tutto solidamente costituito, mentre, senza di essa, non si avrebbe che una accolta di uomini che, al primo urto, si sfascierebbe».

Quando si parla così nobilmente ai giovani soldati si ha ragione di affermare che la caserma è una scuola che molti avrebbero bisogno di frequentare. Ma ritorniamo all'argomento, e restiamo su quella benedetta definizione che può insegnarci molte cose. Prima di tutto dice la disciplina è un'abitudine, ora le abitudini non si acquistano di un tratto; ne risulta che la disciplina militare non è che la conseguenza diretta della disciplina sociale, la quale, a sua volta, è ancora l'abitudine di adempiere tutti i propri doveri, esattamente, coscienziosamente, non per timore di pena o di speranza di ricompensa, ma per intima persuasione della loro intrinseca necessità. La nazione che possiede una tale abitudine è una nazione forte perché per essa acquista anima e vita e viene a formare un tutto solidamente costituito e non un'accolta di uomini che si sfascia al primo urto.

La disciplina è il prodotto di una intima persuasione; non è qualche cosa di imponibile e di coercitivo, ma bensì qualche cosa di eminentemente volitivo e cosciente. Non si ottiene vera disciplina colla forza e col timore, non si ottiene colle promesse e colle blandizie, si ottiene col persuadere e col convincere, coll'indurre le coscienze della intrinseca necessità di adempiere, esattamente e coscienziosamente, tutti i propri doveri.



La disciplina non esclude affatto il libero arbitrio, la discussione e la evoluzione, mentre può imporre l'ubbidienza cieca ed assoluta quando questa sia riconosciuta un dovere intrinsecamente necessario. Non è una forma, è una sostanza. Non può essere disciplinato il suddito austriaco di razza slava condotto a combattere contro i russi perché in lui non può essere l'intima persuasione di compiere un dovere necessario, mentre può essere disciplinato, oggi, e per l'opposta ragione, il *gavroche* parigino lanciato contro i tedeschi.

Una nazione può disciplinarsi in una certa direzione.

Per esempio, oggi, la nazione più irrequieta, la Francia, ha trovato anch'essa la sua disciplina; oggi, ogni altra cosa dimenticata, la Francia è tutta contro l'invasore, stretta in un fascio concorde, e tanto più stretta quanto più la fortuna le arriderà. La Germania appare oggi la nazione più disciplinata; ma diciamo appunto *appare* perché non siamo completamente convinti che tale disciplina sia veramente di ottima lega. Di fatto ci fa l'impressione di una disciplina imposta più che insita; sa ogni tedesco che muore sul suolo di Francia, perché muore? è convinto che ciò sia necessario? oppure più che ad un intimo convincimento procede al passo di parata perché conosce il motto: o mangiar questa minestra o saltar questa finestra?

Non crediamo; e talvolta ci sembra che il tedesco marci all'assalto come quella fanteria giapponese all'attacco dei forti di Port Arthur, sapendo che al primo accenno di rinculo la propria artiglieria avrebbe fatto fuoco sopra di essa e scegliendo perciò, fra due mali il minore.

Vedremo: il miglior vaglio della disciplina è una guerra sfortunata; nei rovesci si separa il grano dal loglio; vedremo la forza di resistenza che opporrà la Germania al poderoso assalto delle nazioni collegate; tale resistenza ci darà la misura esatta della vera disciplina di quel popolo.

Non bisogna confondere disciplina con ordine, metodo, regolamentazione, precisione; la disciplina può coesistere perfettamente colla genialità, diremo di più, col disordine; certo le truppe della Repubblica Francese, sotto Napoleone, erano più disciplinate di quelle austriache, che non ostante la loro bella presenza furono solennemente battute dai soldati francesi, mancanti perfino di scarpe. Questi ultimi erano certamente più solidamente disciplinati poiché li muoveva una più intima convinzione.

Si dice che l'italiano non è disciplinato e non può

disciplinarsi. Questo è un grave errore che commette chi non conosce il vero valore della parola disciplina.

L'italiano, che è forse il popolo più intelligente e più svegliato del mondo, tanto è vero che è il più scettico, ama conoscere il perché delle cose, desidera essere convinto della necessità di ciò che gli si richiede e ne ha il diritto, poiché ha l'attitudine innata a comprendere anche le necessità che impongono i maggiori sacrifici. È un popolo di entusiasti e di poeti, ma anche di gente che ragiona, che non si lascia abbindolare che quando vuol essere abbindolato; che si diverte a creare degli idoli passeggeri, tanto per vedere che figura ci fanno in quella situazione, ma che, ripetiamo, è provvisto di una forte dose di buon senso pratico che al momento buono dà fuori e travolge gli idoli di carta pesta, senza far loro neppure del male: delicatamente, sorridendo. Popolo di *frondeurs* cui piace dimostrare la sua indipendenza di fronte ad ogni autorità; che se vede scritto: è proibito, è attratto da un'irresistibile forza a cogliere il frutto, che gli pare più bello, come ad Eva. Costituito di intelligenze e non di automi, mal si adatta a quella incretinente divisione del lavoro per la quale altri popoli gli fanno la concorrenza sul mercato mondiale; la sua mente spazia alto nel suo cielo azzurro, non può rimanere terra terra; ricco di ogni ricchezza intellettuale fa come il seminatore indifferente che, col gesto largo, getta a destra e a sinistra il buon seme, senza curarsi di ritornare sul solco all'epoca del raccolto, perché non ha tempo: la bisaccia della sua semente è sempre colma.

Non tacciamo di indisciplinato questo popolo magnifico che pensa sotto il sole, perché il ferroviere grida, il maestro si ribella e l'avvocato sciopera; perché l'ingegnere non spende la vita a perfezionare un chiodo, il chimico a studiare un sale, lo storiografo a ricercare un documento; perché canta sul mare, fa serenate alla luna e fischia sotto le finestre del prefetto; non è un popolo indisciplinato, è semplicemente un popolo *disoccupato* che ha una riserva immensa di energie da impiegare, che non vede una meta e si sfoga come meglio può; tale un grande bambino pieno di vivacità, rinchiuso per lunghe ore in una sala, si sfoga devastando mobili, soprammobili e suppellettili per vedere come sono fatti dentro.

Date a questo popolo che ragiona una meta, uno scopo, indicategli un ideale, indirizzate le sue forze esuberanti su di una via e voi lo vedrete tutto di un pezzo, non solo seguirvi ma sopravanzarvi. Ma

che si tratti di un vero scopo, di un'idea chiara, di una via giusta, che esso comprenda e senta, altrimenti vi riderà dietro; non è un popolo che si piglia a gabbo, a meno che non lo voglia lui stesso e per il tempo che lui stesso vuole.

Ricordiamo l'inizio della guerra libica. Quale popolo poteva mostrarsi più disciplinato, per quanto la necessità di tale guerra non fosse delle più facili a comprendere? Ricordiamo come ogni nota stonata tacque ed ogni stonatore si rincantucciò nel suo angolo ignoto nell'attesa di tempi più propizi alla presentazione del suo giocarello.

**11/22.**

**Attendendo, 21 settembre 1914, p. 1.**

La battaglia dall'Oise alla Mosa prosegue nel suo svolgimento, e diremmo prosegue con calma se non si trattasse di una battaglia.

In verità sembra che, nel momento attuale, nessuno dei due avversari abbia una decisa volontà di battere l'altro; ambedue sembra si accontentino di rimanere nelle rispettive posizioni che hanno fortificato e seguitano a fortificare. I combattimenti che avvengono lungo la grande linea non sono che episodi di assestamento.

Evidentemente questo stato di cose non può durare lungo tempo, e rappresenta solo un periodo di preparazione agli avvenimenti decisivi del prossimo futuro.

Evidentemente ciascuno dei due grandi eserciti si prepara a fare qualche cosa di diverso da ciò che ha fatto in questi ultimi giorni e, conseguentemente, dietro le grandi linee che essi tracciano sul suolo di Francia, avvengono gli spostamenti delle forze necessarie allo svolgimento del piano dei due stati maggiori avversari.

Per l'esercito tedesco quale può essere lo scopo di questo arresto e di questa resistenza, che ha un certo carattere passivo? Tre possono essere tali scopi: o quello di riordinarsi e riposarsi, per poi giungere a battere l'esercito francese e riprendere l'offensiva strategica che venne interrotta dalla battaglia sulla Marna; o quello di tenere impegnato, con forze appena sufficienti, l'esercito francese spostando altre truppe su l'altro scacchiere di operazione, per poi riprendere su quello occidentale a tempo più opportuno; oppure, in fine, quello di permettere all'esercito tedesco di prendere, con ordine e tranquillità, una seconda linea di difesa, più arretrata ed appoggiata alle proprie opere

Certo nessuno potrà costringere il popolo italiano nel formalismo e nel pedantismo, ma ciò è inutile: formalismo e pedantismo sono mezzi e non scopi, sono i mezzi per ottenere quella falsa disciplina, che non può sostituire mai la vera, quella che consiste nel compiere il proprio dovere, spinta da un'intima persuasione della necessità di compierlo.

Il nostro popolo è, forse, il più disciplinabile sostanzialmente, perché è il più atto a ricevere e riconoscere la verità; necessità solo che tale verità gli sia indicata. A quando?

fortificate.

Secondo noi l'ultimo partito sarebbe quello più consono agli interessi tedeschi, poiché oggi è dimostrata che la Francia non si può spezzare in pochi giorni, e non si può più sperare di spezzarla senza tener conto dei russi. Ma l'andamento stesso dell'attuale battaglia sembra dimostrare che l'esercito tedesco non abbia tale intenzione, poiché, in tal caso, lo scopo sarebbe già stato raggiunto avendo già ottenuto di arrestare, per circa una settimana, l'offensiva francese.

Nelle determinazioni che vengono prese in guerra talvolta entrano fattori che colla guerra non hanno nulla a che fare. Evidentemente la psicologia del grande stato maggiore difficilmente può ammettere, dopo aver sperato di conquistare la Francia in quattro o sei settimane, di aver fatto una punta inutile se non disastrosa fino alle viste di Parigi; evidentemente il fatto di sgomberare il suolo francese e di lasciar penetrare il nemico sul proprio territorio porterebbe un fiero colpo all'opinione pubblica tedesca e dell'Impero alleato; e perciò può darsi benissimo che, se pure dal lato prettamente militare il grande stato maggiore aveva la convenienza di ritirarsi più addietro, rimanga sul posto, a rischio di giuocare una partita decisiva in condizioni non favorevoli, per non turbar né l'opinione pubblica né urtare la propria psiche.

Naturalmente questa è una nostra gratuita supposizione che nessun fatto positivo convalida.

Può darsi benissimo che l'esercito tedesco intenda perseverare nel suo piano primitivo, e stia semplicemente preparandosi per riprenderlo. Questa volta ha per lo meno la sicurezza di non puntar nel vuoto; l'esercito di Joffre è davanti, Parigi dietro.

Non è detto che Joffre non possa ripetere lo scherzo già fatto, tanto più che costerebbe meno, ora che il terreno di manovra è già stato devastato; ma è difficile, a meno di casi eccezionali.

Per l'esercito francese lo scopo dell'attesa attuale non può, a nostro parere, essere che quello di prepararsi a battere decisamente l'esercito tedesco. Il generale Joffre ha fatto vedere che sa tacere a tempo ed a tempo agire, e non vi è molta da fidarsi della sua calma e della tranquillità dei suoi comunicati.

Certamente egli non sta colle mani in mano e certamente sta compiendo tutti quei movimenti di truppe che gli sono necessari per ottenere il successo al momento buono.

Certamente anche al generale Joffre conviene che l'esercito tedesco rimanga per ora dove si trova, e ciò per le stesse ragioni per le quali converrebbe all'esercito tedesco di spostarsi su di una linea di difesa più arretrata e più sicura.

Difficilmente l'esercito francese troverà il nemico in una posizione più favorevole per batterlo in modo deciso, se non definitivo; nella posizione attuale l'esercito tedesco è aggirabile, anzi aggirato sul fianco destro e l'ala destra può venir tagliata fuori; sono condizioni queste che nelle guerre attuali non si presentano due volte di seguito.

Conviene quindi, lo ripetiamo, ai francesi che i tedeschi non sloggino tanto presto, ma che invece diano loro il tempo necessario per preparare un attacco decisivo nella forma e nella sostanza. Che durante questo tempo i tedeschi si rafforzino sulle loro posizioni non è cosa che importi eccessivamente; le posizioni di questo genere non si conquistano attaccandole di fronte, si fanno cadere colpendole sul fianco od a tergo, e non sono realmente forti se non sono aggirabili, ciò che non è nel caso attuale.

Non convenendo che i tedeschi sloggino tanto presto è perfettamente inutile andarli a cercare nelle loro posizioni; è semplicemente necessario far vedere che si è in forze tali da non permettere che si allontanino dalle loro posizioni, tenendoli sul chi vive e tasteggiandoli per vedere se ci sono ancora.

Ciò che è necessario è invece di impedire che il nemico ci attacchi e ci rigetti mentre stiamo

compiendo le nostre operazioni preparatorie, ed ecco il bisogno di fortificarsi sulle nostre posizioni. È ciò che fa l'esercito francese ed è ciò che dice semplicemente nel suo comunicato il generale Joffre: «Nell'insieme le due parti, fortemente trincerate, operano attacchi parziali su tutto il fronte, senza che vi sia da segnalare, né da una parte né dall'altra, risultati decisivi».

Che cosa stia preparando il generale Joffre noi certo non sappiamo, ma dato il carattere dell'uomo, ormai svelato dalle azioni già svolte, riteniamo che la presente calma sia foriera di prossima tempesta.

Noi siamo sempre d'avviso che la direzione di attacco più decisiva per gli eserciti alleati sia quella dalla costa fra Calais, Dunkerque ed Anversa sul tergo dell'esercito tedesco, attacco che, combinato da un altro che tagli la ritirata all'esercito del Kronprinz, potrebbe rapidamente decidere l'esito della presente guerra, mettendo fuori d'azione una parte importantissima dell'esercito tedesco.

Fra qualche giorno sapremo a che attenerci; intanto dobbiamo constatare un fatto che non può essere messo in dubbio e cioè che l'esercito tedesco si trova oggi in condizioni da poter essere battuto in modo decisivo e da non poter battere nello stesso modo l'esercito avversario; la posta dei due giuocatori è molto differente e non è certamente segno di prudenza e di saggezza quello di giuocare due contro uno quando non si hanno due probabilità contro una di vincere, come non crediamo sia il caso attuale.

Da molti segni appare come gli avvenimenti svoltisi in queste poche settimane abbiano fatto cadere molte illusioni in Germania e come cominci a farsi strada, anche in Germania, l'idea che i tedeschi possono essere battuti, tanto da minacciare di già una rivincita. Toccare un tasto di tal genere è molto imprudente nelle attuali condizioni, in quanto che, più le Potenze coalizzate potranno temere una rivincita, più cercheranno di allontanare tale eventualità collo sminuire la possibilità alla Germania di prendersela.

Ordinare alla stampa irreggimentata di far la voce grossa, sta bene, ma bisogna anche insegnargliela a fare con un certo tatto, tanto più che il tatto non pare sia merce correntemente *made in Germany*.



11/23.

Cicero pro domo sua, 22 settembre 1914, p. 3.

Alla battaglia di Ravenna il Duca di Ferrara, alleato dei francesi contro gli spagnuoli, venne, ad un certo punto, avvertito che la sua artiglieria, per errore, sparava contro i francesi; a chi lo avvertiva il Duca di Ravenna rispose: «Eh! lasciateli fare, tanto sono tutti nemici dell'Italia».

Senza arrivare al punto, se si vuole un po' spinto, del Duca di Ferrara, noi siamo un poco delle sue idee, e cioè riteniamo che il meglio di tutto è essere del paese in cui si è nati.

Ciò diciamo perché qualcuno ci ha accusati di essere tedescofobi e francofobi; evidentemente questo qualcuno ha letto i nostri articoli alquanto superficialmente.

Vero è che i nostri articoli non meritano di esser letti con troppa attenzione, ma sarebbe anche giusto che venissero giudicati dopo averli letti con quella attenzione necessaria e sufficiente a comprenderli, quantità di attenzione variabile a seconda del lettore. Noi non abbiamo mai guardato l'uno con maggiore simpatia che non l'altro, abbiamo semplicemente apprezzato dei fatti quali essi si presentavano, cercando di rimanere spettatori impassibili sempre, ma giudicando, sempre, col cuore e colla mente, colla massima rettitudine.

Possiamo essere accusati di trinciare giudizi come se fossimo dei padreterni, e sia, è questa una necessità di critica poiché una critica non può esercitarsi senza giudicare, ma abbiamo già fatto di ciò onorevole ammenda dichiarando, da tempo, che la critica è la potenza degli impotenti ed è tanto più facile quanto più si è ignoranti; aggiungeremo oggi, scimmiettando D'Annunzio, e con infinitamente meno sacrificio di lui, che daremmo tutte le nostre critiche per un solo atto.

Ma abbiamo la coscienza di aver trinciato giudizi su tutti con serena indifferenza, portassero i pantaloni rossi od il casco a punta. Naturalmente non essendo *imballati* a priori per i tedeschi, ed avendo solo considerato i fatti e circostanze, abbiamo immediatamente dichiarato che, alla fine, i tedeschi sarebbero stati soccombenti, ma evidentemente non abbiamo fatto nulla perché ciò avvenisse.

Oggi coloro che vedevano le cose un po' troppo dal punto di vista tedesco, tentano di spiegare, con sottile studio, la mossa fatale che ha messo in condizioni non buone l'esercito tedesco, e con più sottile studio tentano di indicare la mossa salvatri-

ce, loro ripugnando, sia pure dal solo lato estetico, vedere il lucido esercito infrangersi nelle trincee di Craonne; ma non è stata una mossa strategica errata quella che li ha condotti a tal passo, né sarà un'abile mossa quella che li disticherà.

La guerra d'oggi non ha nessuna rassomiglianza colle guerre passate, e se l'ombra di Napoleone potesse sorgere dal mausoleo degli Invalidi rimarrebbe ben stupefatta, sorvolando sui campi della Marna e dell'Oise, e chiederebbe un momento d'arresto per orientarsi.

È finito il tempo in cui una battaglia, combattuta in poche ore fra una infima minoranza, decideva della sorte di popoli intieri; erano tempi in cui la guerra aveva un carattere, diremo così, elegante, quelli in cui l'arrivo di Blücher od una carica della vecchia guardia potevano mutare le sorti di un Impero, in cui bastava il genio di un uomo per permettergli di scorazzare l'Europa, infrangendo qua una coppa, e là costituendo un regno.

Tempi eleganti per l'arte della guerra, ma che più non sono; oggi i popoli entrano intieri nella lotta ed essi stessi decidono sulla loro sorte senza darne procura ad alcuno.

L'errore fatale della Germania fu quello di imbarcarsi in una guerra di tal genere; anche chiudendo gli occhi sopra ogni carta e le orecchie a qualunque notizia, si deve giungere alla conclusione che la Germania, presto o tardi, sarà costretta a chiedere mercè.

È tedescofobia constatare questo fatto?

Constatandolo noi abbiamo proseguito affermando che la guerra avrebbe avuto tanto minore durata quanto più presto si fosse giunti alla seconda fase del secondo periodo, quello della difensiva tedesca verso Francia; difensiva tedesca che, presto o tardi, avrebbe dovuto verificarsi per la pressione russa sul confine orientale.

La battaglia della Marna ha segnato questo passaggio, e noi ce ne siamo rallegrati non per il passaggio che prevedevamo, ma perché è avvenuto prima del previsto, ciò che è un vantaggio generale perché tende ad abbreviare la guerra.

Certo ci siamo anche rallegrati dell'azione del generale Joffre, in quanto che fa sempre piacere osservare qualche cosa di bello e di geniale, ed anche perché ci sorprese riscontrare nel carattere francese la capacità di attendere.

Ma, ripetiamo, noi siamo dei semplici spettatori



lontani, che ogni tanto diciamo nettamente le nostre opinioni senza alcun preconcetto; certo nessuno ha più di noi coraggiosamente scusato le così dette atrocità tedesche imputandole a terribili necessità di guerra:

*Inchiniamoci di fronte alla grande tragedia nella quale cadono a migliaia vittime innocenti e sacre, e stiamo reverenti dinanzi ai terribili attori, pensando all'inesorabile destino che li sospinge nella via sanguinosa. (L'orribile necessità - 2 settembre).* Certo pochi hanno come noi detto dei tedeschi, in questi ultimi tempi: *Popolo meraviglioso, pieno di ogni dote, paziente, perseverante e tenace; non ha bisogno per primeggiare di occupare il suo tempo nell'affilare le armi; vinto, saluti cavallerescamente i vincitori che non potranno mancargli di rispetto e trasformi l'acciaio delle spade in strumenti di pace; l'arte, la scienza, l'industria sono dei campi ad esso aperti e fecondi al suo genio (Più che la morte - 17 settembre).*

E quella certa domanda *A quando?* che terminava l'altro giorno il nostro articolo *Disciplina* non rappresentava affatto una domanda suggestiva

nell'ora presente. Se tale fosse stata avrebbe distrutto tutto l'articolo ed avrebbe chiaramente dimostrato che chi aveva impreso a trattare della *Disciplina* non ne conosceva i primi fondamenti. Noi abbiamo affermato che il nostro popolo è, forse, il più sostanzialmente disciplinabile perché è il più atto a ricevere e riconoscere la verità; necessita solo che tale verità gli sia indicata. Facendo seguire a questa affermazione la domanda *A quando?* noi non accennavamo affatto alla *verità* da indicare e lungi da noi era qualsiasi velleità ad indicarla. Nel momento presente uno solo è il vincolo che deve tenere unito il fascio di tutte le nostre energie, l'altissimo sentimento della nostra splendida madre comune, e noi speriamo che i nostri lettori non vogliamo confonderci con chi vocia per diritto o per rovescio, in questo momento in cui, come mai, il tacere è bello.

Detto ciò rassicuriamo ancora una volta gli incerti dicendo che i tedeschi hanno tutta la nostra simpatia ma che siamo proprio senza colpa se la cattedrale di Reims è stata costruita da francesi e distrutta da tedeschi.

11/24.

**Futurismo, 24 settembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 189.*

(N.d.C.)

Noi amiamo i futuristi. È simpatico questo movimento in avanti di giovani scapigliati che intende rompere ogni tradizione e rigettare ogni vecchiume, ed è simpatico anche nei suoi eccessi diretti ad *épater le bourgeois*, questo povero borghese che sta ritirato nella sua cuccia, con un moncherino di coda fra le gambette tremanti, chiedendo pietà a tutti, dimentico di tutta la sua forza passata, e che è diventato lo zimbello preferito degli spiriti forti dell'oggi.

Sì, noi li amiamo gli irruenti precursi del domani, perché in essi vi è qualche cosa di vero. Noi ci dimentichiamo spesso che viviamo nel presente, che la porta del passato è chiusa mentre ci si spalanca davanti quella dell'avvenire, verso la quale siamo sospinti inesorabilmente da una forza continua che urge alle nostre spalle.

Ora, camminando collo sguardo rivolto all'indietro, può avvenire il caso, facilmente verificabile a chi voglia farne l'esperimento, di andare a dar di testa su quella benedetta porta del futuro.

La strada della vita degli uomini e dei popoli è sempre varia, rotta e difficile; mai si ritorna nelle medesime condizioni di fatto; il riandare sulla strada già percorsa sarà un eccellente passatempo, ma è necessario che tale passatempo non distraiga dalla strada che stiamo percorrendo, altrimenti i paracarri si vendicano.

Laudare i tempi passati è indice di ritorno a quella infanzia mentale che non giunge ad apprezzare il tempo presente. Rispettare il passato è atto di amore filiale, coprire le tombe di fiori è doveroso e pio; ma arrestarsi sulle tombe è indice di debolezza presente; la vita urge: avanti!... Il feticismo del passato è ancora feticismo. Adorare uno sgorbio perché è del '300 è sempre adorare uno sgorbio; è come adorare un francobollo perché è l'unico della serie riuscito stampato a rovescio. È innocente, sì, ma anche sterile.

Ma vi è di peggio. Per esempio la storia. L'hanno detta la maestra della vita ed è invece una catena alla quale la vita è attaccata e trascinata all'indietro. La storia attrae alla ricerca del precedente ed induce a risolvere i problemi come li hanno risolti gli antenati. Ciò è opposto al progresso perché lo

avvince e lo arresta; perché distoglie dal considerare il problema attuale quale si presenta e dal risolverlo colla logica e col raziocinio liberi da qualsiasi preconetto.

La storia non si ripete come una pratica burocratica; i fatti attuali non hanno precedenti, gli uomini che vissero prima di noi si trovarono in circostanze completamente differenti da quelle fra le quali ci troviamo noi, e non erano più furbi di noi.

Mai più ci ritroveremo nelle condizioni della battaglia di Salamina, di Canne, di Austerlitz e di Sédan; lasciamo una buona volta in pace quei poveri morti, la polvere delle cui ossa è da lungo tempo impalpabile preda al vento; vediamo l'oggi, il presente nella sua forma reale e positiva, studiamo il problema che si ci presenta chiaro in tutti i suoi dati di fatto; morto è Annibale, morto Napoleone, morto Moltke; domani saremo morti noi; rispettiamo il passato, ma creiamo l'avvenire.

Questa nostra diatriba, penseranno i lettori, non ha niente a che fare nella guerra attuale. Ma s'ingannano. Essi non sanno quanto il passato abbia influenza sulla guerra. Quante volte e quante i pazienti lettori hanno avuto, in questi giorni, le orecchie intronate dalla celebre manovra per linee interne. Roba vecchia almeno di migliaia di anni; eppure questo ricordo del passato, nonostante tutto, influì potentemente perfino sul piano tedesco.

La guerra dell'oggi non ha nessun riscontro con le guerre passate; è un problema nuovo che presenta dati nuovi, che va risolto senza guardare ai precedenti, *ex-novo*. Non vi sono più battaglie: è una guerra, si può dire, composta di una sola battaglia immensa, lunghissima; non vi sono più mosse artistiche e brillanti: vi è il cozzo di popoli armati che si esauriscono a vicenda; è una cosa che non ha confronto con nessun'altra cosa. Il giudicarla coi metodi antichi è un errore, come sarebbe

un errore voler misurare un potenziale elettrico col doppio decimetro; l'averla preparata guardando indietro è stato assurdo, come sarebbe assurdo voler costruire una bobina di induzione con del filo a spago. Essenzialmente per la guerra occorre guardare avanti, sempre avanti. La guerra si prepara in pace per un evento futuro, ed è strano far ciò guardando indietro. Gli insegnamenti che una guerra finita può dare sono insegnamenti che vengono in ritardo, perché dicono quello che si sarebbe *dovuto* fare e non quello che si *dovrà* fare.

Il misoneismo è il più grave difetto dell'uomo in guerra, che deve prevedere il futuro, ed un futuro che si trova ad una distanza indefinibile.

Tenga l'uomo di guerra nel suo gabinetto i busti di Napoleone e di Moltke, se gli sono simpatici; ne legga le opere, ma non vi si incanutisca sopra, lasciando ciò a chi ha tempo da perdere; scruti invece, con l'occhio indagatore, ciò che avviene attorno a lui e ciò che si prepara attorno a lui.

Nessun uomo di guerra salì al sommo seguendo pedestremente le tracce del passato; tutti i veri geni di guerra ruppero anzi nettamente ogni tradizione col passato, rivoluzionando il presente, precorrendo l'avvenire. Il combattente che sta fermo è destinato alla sconfitta; per costruire la torre Eiffel non è necessario misurare il Colosseo, per trovare il microbo del cancro è inutile consultare le opere di Ippocrate.

C'è posto per tutti. Agli eruditi l'archeologia, agli uomini di azione il presente sul limitare del futuro. E noi quindi amiamo i futuristi con la loro verbosità distruttiva che, nonostante ogni stranezza, una verità contiene: la necessità di togliere dal nostro piede la catena che ne ritarda il cammino.

Tuttavia non esageriamo, perché certe volte anch'essi eccedono; per esempio, non ci va molto a genio l'attuale futurismo tedesco in azione....

**11/25.**

**La tenaglia, 27 settembre 1914, p. 3.**

Allorché incominciò a delinearsi la battaglia che viene chiamata dall'Oise alla Mosa, ci domandammo quale poteva essere lo scopo che si prefiggevano i tedeschi impegnandosi in essa. Rispondemmo alla nostra domanda prospettando tre ipotesi: o i tedeschi hanno l'intenzione di riordinarsi, riposarsi e rinforzarsi per poi battere l'esercito francese e riprendere l'offensiva arrestata sulla Marna; o intendono tenere impegnato con un

minimo di forze l'esercito francese per far fronte, col resto, sulla frontiera orientale; o intendono semplicemente far argine all'irruenza nemica e coprire una ritirata calma ed ordinata su di una linea di difesa retrostante e più adatta. In quella occasione affermammo che, secondo noi, l'ultima ipotesi era la più razionale; la prima quella meno conveniente per l'esercito tedesco; ma i fatti svoltisi in seguito hanno chiaramente dimostrato che

i tedeschi la pensano diversamente da noi; anzi la pensano in modo completamente opposto.

Di fatto oggi è da escludere che la resistenza tedesca, nella attuale battaglia, sia diretta unicamente a proteggere un movimento di ritirata, e sembra si possa escludere anche che i tedeschi vogliano semplicemente far argirne ai francesi mentre altre forze vengono impegnate altrove; non pare che in questi ultimi tempi siano avvenuti spostamenti di truppe dal confine occidentale a quella orientale; né d'altra parte, pare che vi fosse un bisogno urgente di fare tale spostamento. Data la situazione in Austria ed in Prussia, il pericolo russo rispetto alla Germania non è ancora urgente, e non sarebbe molto logico, togliere truppe da un fronte strettamente minacciato per inviarle su di un altro minacciato da lontano.

Non resta quindi che la prima ipotesi. I tedeschi, sorpresi sulla Marna da una ripresa offensiva francese che li trovò alquanto disorganizzati, si sono ritirati fino su di una posizione che ritenevano favorevole; vi sono fortificati per prendere tempo, riordinarsi e rafforzarsi, allo scopo di riprendere la marcia offensiva verso il cuore della Francia.

Forse ad insinuare loro tale decisione non mancò quello spirito di ribellione che invade gli uomini allorché scorgono fallire un progetto lungamente accarezzato o svanire una dolce speranza.

Certo questa è la soluzione migliore che i tedeschi potessero prendere in favore di Joffre. I lettori hanno letto benissimo, è proprio Joffre che volevamo scrivere e che abbiamo scritto.

Evidentemente l'ideale del generale Joffre deve essere quello di battere al più presto e decisamente l'esercito tedesco; al più presto perché, così facendo, avrà meno strada da percorrere; decisamente perché dopo potrà stare un po' tranquillo, riposare lui e lasciar riposare le sue truppe. Per battere presto i tedeschi era necessario che questi avessero la cortesia di fermarsi; altrimenti sarebbe stato necessario correre loro dietro, forse fino sul Reno, incontrare una quantità di difficoltà logistiche ed una quantità di difficoltà, diremo così, fortificatorie; ora i tedeschi questa cortesia l'hanno avuta, si sono fermati, anzi si sono abbarbicati al terreno, ed i francesi non hanno avuto bisogno che di intrattenerli in esercizio.

Per battere decisamente i tedeschi occorre che questi disponessero in modo che il nemico potesse facilmente cadere sulle loro linee di comunicazione in caso di vittoria; ora i tedeschi, nel caso presente, hanno disposto le cose in modo che da

qualunque parte il nemico riesca a sfondare le loro linee, necessariamente, ed anche non volendolo fare apposta, esso viene a cadere sulle loro linee di ritirata. Ripetiamo, meglio di così il grande stato maggiore non avrebbe potuto riuscire gradito al generale Joffre.

Questi d'altra parte sembra sia dello stesso parere del grande stato maggiore, in quanto che si dice che interrogato da qualcuno se ritenesse che i tedeschi avrebbero fra poco sgombrato il suolo di Francia, rispondeva: Oh! spero che no.

Evidentemente egli tiene ai suoi ospiti e pensa che è meglio trattenerli in Francia, e noi siamo d'avviso che il suo desiderio sia per essere soddisfatto.

Sulla cartina noi abbiamo tracciato schematicamente una linea da La Fère a Verdun, confine che rappresenta molto all'ingrosso lo schieramento principale dell'esercito tedesco.

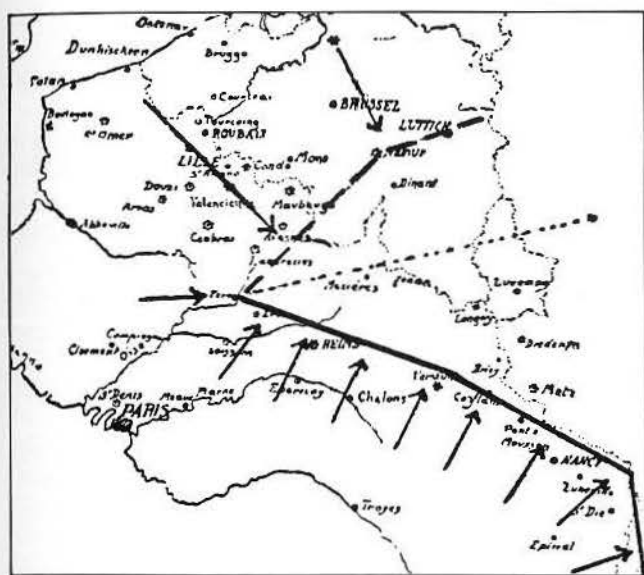
Di fronte a questa linea le piccole frecce indicano l'azione resistente francese. Ora basta osservare questa linea per vedere che la destra tedesca è completamente in aria, ossia che il suo fianco è coperto interamente, in quanto che è rivolto verso un territorio nemico.

Il fianco destro della destra tedesca era quindi aggirabile e non poteva mancare di venire aggirato; evidentemente i francesi dovevano puntare su tale fianco e non potevano mancare di puntarvi. Naturalmente per far ciò occorre del tempo, ma del tempo ne hanno avuto e la vera azione aggirante sta compendosi ora colle truppe che provengono dalla valle della Somme. Ma non basta, questo è il principio; altre minacce - si sentono se pure non sono notificate - debbono provenire dalla regione di Boulogne-Calais-Dunkerque e da Anversa. E tali minacce sono tanto sentite dai tedeschi che questi corrono al riparo, proteggendo le loro linee di comunicazione coll'assumere un fronte secondario che noi tratteremo schematicamente colla linea tratteggiata che va da La Fère per Namur su Liegi.

I due fronti: quello principale La Fère-Verdun e quello secondario La Fère-Liegi, fanno fra di loro un angolo acuto; la direzione generale delle linee di comunicazione tedesca è quella data dalla bisettrice di tale angolo acuto (la linea segnata in punteggiato sulla cartina).

Ora è chiaro che in qualunque punto la linea tedesca sia sfondata, sia sul fronte principale sia su quello secondario, il nemico deve necessariamente cadere sulle linee di comunicazione e riuscire a tagliar fuori tutta quella parte dell'esercito tedesco che





rimane ad occidente dal punto dove avverrà il crollo della linea.

Ma vi ha di più. Il saliente che lo schieramento tedesco viene a costituire verso La Fère è come tutti i salienti un punto debolissimo; man mano che tale saliente sarà spinto indietro le truppe verranno ad agglomerarsi sulle linee di ritirata perché il fronte della ritirata va restringendosi.

L'ala destra dell'esercito tedesco è chiusa in una tenaglia che tende a restringere le sue ganasce. Di fronte a tale situazione l'esercito tedesco si dibatte e già noi sappiamo che truppe della Lorena sono andate a mettersi fra le ganasce della tenaglia.

Il generalissimo Joffrè è al fulcro della tenaglia e muove le ganasce della grande strettoia. Per serrare una tenaglia vi sono due sistemi, o quello di muovere contemporaneamente le due ganasce o quello di tenerne ferma una e muovere l'altra. Evidentemente il metodo più spicciativo è il primo, ma esige più forza; il secondo è più lento ma più sicuro. Probabilmente il generale Joffrè si atterrà al secondo sistema e cioè terrà ferma la ganascia sud, quella fra La Fère e Verdun, e agirà con quella nord, la quale pare avrà meno difficoltà da superare. Tuttavia se i tedeschi, per rinforzare il loro fronte secondario, La Fère-Liegi, indeboliranno troppo il principale, nulla vieta che anche la ganascia sud si muova. Dove converrà di più chiudere la tenaglia? Evidentemente ad oriente quanto più si può, perché tanto più sarà chiusa ad oriente tanto più nemici si troveranno dentro.

Questa è la situazione favorevolissima per i francesi nell'attuale momento e che ben difficilmente

si lasceranno sfuggire; se loro riesce sfruttare convenientemente tale situazione il risultato potrà pesare enormemente sull'esito della presente guerra, poiché potrà togliere di mezzo la miglior parte dell'esercito tedesco.

Di fronte a questo risultato, possibile, enormemente favorevole ai francesi in caso di vittoria, che cosa possono ripromettersi i tedeschi, anche ammesso che riescano a vincere? Respingendo gli alleati i tedeschi non possono giungere ad altro che ad allargare la tenaglia che ora li stringe; i francesi hanno disponibili tutte le linee di ritirata possibili e immaginabili e la rottura del loro fronte in un punto non mette affatto in pericolo il resto.

I tedeschi si trovano un poco come chi si battesse il duello con un fioretto da sala di scherma contro un avversario armato di una spada vera e propria: se è toccato viene infilato, se tocca l'altro dice *toccato*, saluta e seguita.

Perché i tedeschi si sono messi in tali condizioni? Essi si trovano in tali condizioni per aver voluto perseverare nel concetto di attaccare per la destra nonostante l'entrata del Belgio e dell'Inghilterra nella lotta; di avervi voluto perseverare ancora nonostante l'esito della battaglia sulla Marna, rimanendo troppo lungo tempo sulle posizioni dell'Oise.

Un mese fa noi l'abbiamo chiaramente detto che all'attacco per la destra bisognava rinunciare perché troppo pericoloso e che occorreva attaccarsi al centro, dove l'osso era più duro, ma la sicurezza maggiore. La tentazione di giungere rapidamente su Parigi, il disprezzo del nemico, hanno ottenebrato la chiara visione delle cose e il grande stato maggiore non ha più visto ciò che il semplice buon senso indicava. Qualche giorno fa noi dicevamo che al generale Joffrè conveniva che i tedeschi rimanessero il più lungo tempo possibile sulle attuali posizioni per aver agio di eseguire la sua manovra ed aggiungevamo che avrebbe dovuto fare di tutto per trattenerveli. I tedeschi vollero rimanerci ancora per proseguire nel loro piano primitivo e forse anche perché loro ripugnò di abbandonare troppo presto il suolo di Francia.

È sempre il principio di andare a fondo deliberatamente nella decisione presa, qualunque cosa accada, anche se nel corso dell'esecuzione ci si accorge di essere nell'errore; è un principio che ha tutte le caratteristiche del genio tedesco, ma che può condurre diritto e difilato anche in fondo ad un burrone. E con novantanove probabilità su cento i tedeschi ci sono in fondo al burrone.





11/26.

**Perché la battaglia si prolunga, 3 ottobre 1914, p. 1.**

*I 22 articoli di ottobre sono dedicati prevalentemente alle operazioni, cui si ricollega anche la maggior parte di quelli di più ampio respiro. L'andamento della battaglia in Francia, che andava prendendo il carattere statico della guerra di trincea, non era facile da decifrare, perché contraveniva a tutte le previsioni del tempo di pace. Douhet perciò alterna articoli di commento diretto, in cui continua a dominare l'attesa di un'offensiva decisiva franco-britannica, magari da Anversa, ad altri che descrivono la grande potenza degli armamenti contrapposti e la terribilità dei combattimenti in corso. Negli articoli del 15, 17 e 18 si lascia andare a considerazioni insolitamente pessimistiche sulla ferocia della guerra e della società che la alimenta fino a mettere in discussione la sua stessa esistenza: distruzioni e massacri sono così vasti, che ne saranno ugualmente colpiti vinti e vincitori.*

*Altri articoli affrontano temi diversi: la guerra navale e il fronte russo fanno una rapida apparizione, così pure le operazioni nelle colonie africane e, eccezionalmente, la politica italiana con un articolo di plauso al "sacro egoismo" proclamato da Salandra. Degni di interesse gli articoli del 23 e 26, che trattano dell'aviazione: la guerra ha ormai tre dimensioni, si svolge anche nei cieli e sotto i mari, sebbene l'insufficiente sviluppo degli aerei precluda loro per il momento un ruolo importante, tanto che il dominio dell'a-*

*ria si presenta come un vantaggio relativo per la battaglia terrestre. La nostra selezione esclude una parte degli articoli di commento alle operazioni e salva quasi tutti gli altri.*

(N.d.C.)

Pochi giorni fa avevamo predetto vicina la decisione della battaglia dell'Oise. Dobbiamo francamente confessare che ci aspettavamo una decisione più rapida, dopo l'annuncio dato da Berlino del cambiamento d'obiettivo dell'esercito tedesco. L'esito di questa battaglia, che come battaglia deve avere superato tutti i records, si fa attendere, per quanto già ne appaiano i segni precursori.

Tutto ciò che abbiamo detto altra volta non muta affatto: un po' prima, un po' dopo, ciò che è inevitabile deve avvenire.

La soluzione che noi avevamo immaginata, e cioè quella determinata da un attacco di truppe fresche da Nord, non pare si sia ancora delineata, e, forse, può darsi che le circostanze non abbiano permesso agli alleati di esercitarla. Queste circostanze non possono essere che la deficienza di forza necessaria a tenere impegnato il fronte e nel tempo stesso agire sul tergo, e la mancanza della preparazione. Tuttavia, se pure la minaccia decisa che noi ci aspettavamo tarda, noi osserviamo la rinata attività delle truppe belghe da Anversa che appunto tale minaccia, in modo non completamente efficiente, adombrano.

D'altra parte i tedeschi aumentano la loro attività verso nord, e specialmente contro Anversa, appunto perché sentono la necessità di conservarsi sicure le linee di comunicazione. Allorché l'esercito belga si ritirò da Bruxelles sopra Anversa, questo povero esercito doveva essere ben piccola cosa, sorpreso come era stato dalla irruenza della invasione tedesca. Tale esercito, nella piazza di Anversa, ha cercato di riordinarsi, di riorganizzarsi, di rimpolparsi; ma, non ostante tutti gli sforzi fatti, non ha potuto certamente diventare qualche cosa di molto efficiente, la maggior parte del territorio belga essendo stata occupata dal nemico.

Tuttavia, data la posizione occupata da Anversa, il piccolo esercito belga ha sempre funzionato in potenza con un valore superiore alla sua efficienza. In causa sua i tedeschi hanno dovuto, durante tutte le operazioni contro i francesi, tenerlo da bada, fermando nel Belgio una quantità di truppe adeguata, e, tutte le volte che vollero sottrarre truppe dal Belgio per mandarle sul campo di battaglia, furono costretti, presto presto, a farle tornare indietro.

Oggi pare che i tedeschi abbiano dichiarato di volersi impadronire di Anversa. Sembra che questa risoluzione sia un po' tardiva, e forse, oggi, più che l'intenzione di impadronirsi di Anversa, sia nei tedeschi quella di rendere assolutamente inoffensiva questa piazza, per assicurare i movimenti che hanno in animo di compiere, o che il nemico loro imporrà di compiere.

Come i nostri lettori avranno osservato la decantata rottura della cortina Toul-Verdun non ha avuto alcun effetto apprezzabile, appunto perché, come noi abbiamo fatto notare, la rottura non esisteva, ma esisteva semplicemente una insignificante soluzione di continuità. Il ritardo della decisione della grande battaglia si spiega col carattere assunto dalla battaglia stessa, ed essenzialmente col potere distruttivo delle armi moderne.

Tutti coloro che descrivono i campi di battaglia, nella guerra attuale, sono concordi nel riportare la grandiosità delle distruzioni che essa lascia sul suo passaggio, e nell'osservare come, nel campo di battaglia, non si veda altro che il fumo prodotto dai proiettili delle artiglierie di diversa specie e calibro. Nei combattimenti odierni la grande preoccupazione è quella di nascondersi per lo meno alla vista del nemico; e diciamo per lo meno alla vista perché i proiettili dell'artiglieria, e specialmente degli obici e dei mortai, vanno alla ricerca dei bersagli sottratti alla vista diretta.

La battaglia è come un agguato immenso. Ognuno cerca di disporsi in modo da non farsi vedere e da vedere, da colpire senza poter essere colpito. Colui che si tiene sulla difensiva ed ha tempo di preparare la sua posizione, scava la terra come una talpa, perché anche dove non giunge l'occhio nemico giunge ancora il proiettile. Per poter riposare con una certa tranquillità è necessario penetrare entro terra, profondamente, e bisogna pur pensare a riposare con una certa tranquillità quando le battaglie durano settimane intere. Il difensore mentre scava per sé cerca di mettere l'assalitore allo scoperto, sbarazzando il campo di tiro da quanto può costituire una copertura al nemico e procura di trattenere l'avversario nella zona pericolosa, presentando quanti inciampi può alla sua avanzata, reticolati di filo di ferro, buche, trappole; ogni mezzo è buono. I cannoni, le mitragliatrici, i fucili si scavano le loro buche, affacciano agli agguati le loro bocche, si coprono, si mascherano.

D'altra parte l'assalitore che avanza contro una linea, che non vede, ad un tratto viene arrestato da una raffica di proiettili di ogni genere che lo costringono a scavare anch'esso la terra per formarsi un riparo qualsiasi. Non appena tenta sollevarsi un'altra raffica lo abbatte nuovamente, così poco alla volta l'assalitore deve frenare la sua foga, assumere l'attitudine di un assediante, ricorrere al lavoro di zappa, approfittare della notte per avanzare.

Tutto ciò rallenta enormemente le operazioni, che assumono quel carattere di guerra di assedio, alle quali aveva incominciato ad abituarci la guerra russo-giapponese.

Questo modo di combattere, che si verifica nei vari scacchieri della grande guerra, esige negli uomini una forza di resistenza e qualità di animo forse superiori a quelle che esigevano i combattimenti delle guerre passate.

Vedere il nemico contro il quale si marcia deve essere un grande incentivo a gettarvisi addosso. Il non vedere nulla, se non che i compagni che cadono sul campo, se non che le granate che scoppiano d'intorno, non sapere se il nemico ci vede o se spostandoci di cento metri viene a scorgerci ed a lanciare sopra di noi la furia dei suoi proiettili, deve essere molto peggio.

Una truppa che cade sotto il tiro dell'artiglieria moderna a tiro rapido o sotto quello di un gruppo di mitragliatrici è falciata prima che abbia avuto tempo di raccapezzarsi. Il soldato che non vede il nemico, che non sa di dove piova la morte, può

essere preso dal panico e le migliori truppe possono ad un certo momento fare una tristissima figura. Occorre in tutti i comandanti una grande prudenza nel far marciare i propri reparti perché essi non vengano sorpresi e non ne derivino tristissime conseguenze. Bisogna con tutti i mezzi giungere a sapere dove è il nemico, dove si appiatta, procedere con cautela per giungervi addosso in buone condizioni, poiché, questo bisogna sempre ricordare, è necessario vincere, non morire coraggiosamente od avventatamente.

Certo la guerra attuale è la più terribile di quante mai si siano svolte nel mondo, non solo per numero di armati e per potenza distruttiva di armi, ma perché di fronte all'enormità degli interessi in giuoco ogni legge civile è scomparsa. Siamo ritornati indietro di parecchi secoli; l'impiego della forza brutale ha assunto il suo carattere più selvaggio e più barbaro; tutti i mezzi che la civiltà ha creato per il benessere ed il progresso dell'uomo si sono rivolti contro di lui con una furia infernale, quasi la natura volesse vendicarsi di ciò che l'uomo è riuscito a strapparle.

Come uscirà l'Europa, diremo anzi l'umanità, da questo immane bagno di sangue? Rinsavirà essa?

11/27.

**Pronostici orientali, 5 ottobre 1914, p. 1.**

In Francia la battaglia va, lentamente, spostandosi verso Nord-Est, e ad assumere quella fronte ad angolo, alla quale noi avevamo accennato da qualche tempo, formante un grande saliente verso La Fère ed avente per base Verdun-Bruxelles. Da un lato i francesi si spostano sempre più a sinistra per avvolgere l'ala destra tedesca, ed i tedeschi, alla loro volta, si spostano sempre più verso la loro destra per fronteggiare l'ala destra francese ed ostacolando l'avvolgimento minacciato.

Sulla fronte iniziale, che andava presso a poco da Verdun a La Fère, la battaglia, diremo così, procede tranquillamente, anzi, non procede, sta; da una parte e dall'altra gli avversari debbono aver accumulato, sul loro fronte, tanti di quei mezzi difensivi da farsi passare, reciprocamente, la voglia di attaccare. La decisione si aspetta sull'ala.

Il tempo ormai trascorso ci ha fatto perdere la speranza di vedere svolgersi una brillante azione a tergo dell'esercito tedesco, quale ci aspettavamo. Evidentemente il generalissimo Joffre avrà avuto le sue buone ragioni per agire diversamente, ma ciò

Giungerà a comprendere che è misero e degradante questo lottare sulla superficie della terra di questi animati corpuscoli, polvere di un infinito creato che volge in una infinita armonia?

Chi lo sa? L'uomo possiede una smisurata superbia che ne turba tutta la vita. Posto su questo relitto degli astri, vagante per lo spazio in un cerchio limitato, si è creduto il centro del creato, di cui non giunge a concepire la misura. Provvisto di organi di una sensibilità infinitamente piccola ha voluto spiegare l'infinito colla stessa prosopopea colla quale una formica potrebbe spiegare una *dreadnought*. Bruciando qualche milligramma di carbone e di fosforo nel suo cervello si è dichiarato simile a Dio e non ha saputo innalzare quella molecola di intelletto, che la natura gli ha concesso, al di sopra della forza brutale dei suoi muscoli ed ancora oggi dopo millenni di civiltà è ancora pronò alla potenza del muscolo, più o meno validamente armato.

Almeno l'infinita superbia dell'uomo valesse, all'uomo, per dichiarare che nessun interesse può esservi al mondo che valga la spesa di una vita umana.

non toglie che in noi resti la convinzione che, se le truppe alleate, che mano mano si sono andate spostando a Nord di La Fère, fossero state dirette verso Calais e Dunkerque, e di là avessero puntato lungo il confine del Belgio, avrebbero ottenuto un effetto superiore; un effetto ancora superiore se fossero state portate ad Anversa e di là gettate su Namur e Liegi.

Certamente questo sarebbe stato il partito più audace, e, forse, il generalissimo francese, che ha, evidentemente, responsabilità che noi non abbiamo, ha preferito attenersi al partito più prudente, non ostante che, mai come in guerra, la fortuna sorrida agli audaci, non ostante il maggior tempo e la maggior fatica occorrente per giungere alla decisione.

Nell'attesa che l'operazione si svolga e che la decisione si presenti, possiamo gettare uno sguardo dall'altra parte, dove gli avvenimenti sembra vadano incalzando.

Forse i nostri lettori avranno osservato come noi, nel diluvio di chiacchiere che loro propiniamo,



siamo stati sempre molto restii a parlare dello scacchiere orientale della grande guerra. Confessiamo candidamente la causa di questa nostra parsimonia orientale, causa che consiste semplicemente nel fatto che da quella parte non riusciamo a raccapezzarci chiaramente.

Le notizie che ci pervengono dallo scacchiere occidentale sono dei miracoli di chiarezza e di una attendibilità enorme in confronto con quelle che ci pervengono dallo scacchiere orientale, non ostante la lamentata perdita di Von Stein.

Nello scacchiere orientale tutti vincono, persino l'Austria annuncia che il suo successo non può essere più completo; non parliamo della Germania che, dovunque si volga lo sguardo, presenta almeno venti o ventiquattro corpi d'armata.

Riesce naturalmente difficile, in tale guazzabuglio di vittorie alle quali non corrispondono, come di regola, altrettante sconfitte, orientarsi.

Tuttavia noi faremo uno sforzo di immaginazione, tanto per non rimanere indietro, e cercheremo di ritrarre qualche conclusione che, per quanta prudenza si usi, riuscirà sempre azzardata.

Se noi osserviamo la cartina, scorgiamo che la Polonia viene ad incunearsi fra la Prussia e la Galizia, giungendo fino a toccare la Slesia. Di fronte a tale provincia il confine russo si avvicina al massimo al cuore della Germania. Evidentemente per portare il suo colpo più fiero contro la Germania conviene alla Russia riunire la sua massa in Polonia e marciare direttamente su Berlino.

Ma colla stessa evidenza si comprende come un esercito russo, che si raccolga in Polonia e dalla Polonia muova su Berlino, è minacciato sui fianchi, da nord dalla Prussia, da sud dalla Galizia.

Dato questo stato di fatto occorre alla Russia, prima di ogni altra cosa, di togliersi le minacce sui fianchi. La minaccia più grave era quella che proveniva da Sud, e precisamente dalla Galizia, in quanto che da questa regione poteva sbucare l'esercito austriaco, o per lo meno la grande massa di tale esercito. La minaccia da Nord era meno importante, sia perché la striscia di territorio che costituisce la Prussia orientale è relativamente stretta fra il confine ed il mare, sia perché l'esercito tedesco era nella massima parte impegnato altrove, sia in fine, perché mal si presta il terreno attorno alla Vistola per operazioni di grande portata.

Perciò la Russia inviò il suo primo esercito, quello che era stato preparato per una mobilitazione rapidissima, contro l'Austria, che già si era avanzata in Polonia. Tale esercito aveva la missione di

occupare la Galizia fino ai Carpazi, rendendo così sicuro il fianco Sud della Polonia. Noi abbiamo visto come tale esercito abbia assolto il suo compito in modo veramente meraviglioso, poiché, dopo due mesi dall'inizio delle ostilità, la Galizia può dirsi completamente sgombrata dagli austriaci.

Per quanto riguarda la Prussia orientale la Russia mandò da quella parte un corpo staccato che incominciò col progredire respingendo le truppe di copertura tedesche, attirò contro di sé altre truppe tedesche che furono ivi trasferite dal confine occidentale, rendendo così un grosso servizio alla Francia, si ritirò quindi verso il Niemen e, dopo aver ricevuto rinforzi, riprese l'offensiva.

Secondo noi le operazioni in Galizia e nella Prussia orientale sono, in questo scacchiere, di una importanza relativa, poiché le operazioni più importanti dovranno svolgersi fra la Polonia e la Slesia.

L'esercito russo che ha operato in Galizia e quello che ha operato nella Prussia orientale e opera sul Niemen e presso il confine della Prussia non possono rappresentare che delle grosse avanguardie del vero e proprio esercito russo, il quale, per raccogliersi, ha avuto bisogno di maggior tempo e, forse, solo ora si è raccolto, tanto che lo Czar solo ora si è recato al grande quartiere generale.

Questo grosso dell'esercito russo, secondo noi, deve essersi raccolto in Polonia di fronte alla Slesia, poiché, avendo sulla sua sinistra l'esercito che ha battuto gli austriaci, ha la sinistra sicura; verso destra, come abbiamo detto, la minaccia della Prussia non può essere grande e, da questa minaccia, lo guarda il terreno e l'esercito che opera contro il confine orientale della Prussia.

È bensì vero che da Berlino era stato annunciato che 22 corpi d'armata si erano recati nella Prussia coll'intendimento di marciare offensivamente contro la Russia e che la flotta tedesca aveva fatto un simulacro di sbarco a Mitau, ma nessuno può credere che, se l'intenzione tedesca fosse veramente quella annunciata, altri corpi tedeschi si sarebbero portati in soccorso degli austriaci a coprire la Slesia.

Molto probabilmente i corpi tedeschi della Prussia orientale non hanno altro scopo se non quello di coprire tale regione da una troppo rapida invasione russa e di non abbandonare senza difesa lo Stato di cui l'Imperatore è Re.

Ma ciò porta gli austro-tedeschi ad uno schieramento un po' falso, in quanto che le loro forze vengono a risultare divise da una grande lacuna della quale il nemico può approfittare, senza contare

che la parte minore è quella più avanzata e perciò più esposta.

Il grosso dell'esercito austro-tedesco è, secondo noi, schierato a cavallo della frontiera austro-russa, gli austriaci verso sud, verso nord i tedeschi. Di fronte a tale esercito stanno a sud l'esercito russo, che ha battuto gli austriaci, a nord il grosso dell'esercito russo.

L'ala destra dell'esercito austro-tedesco, alata dagli austriaci, ha il suo fianco destro esposto, in quanto che i russi si aggrappano ai Carpazi. Forse da questa parte i russi non tenteranno nulla di più; ad essi è sufficiente che quest'ala austriaca non possa avanzare. Dove invece ai russi converrebbe esercitare lo sforzo principale è sull'ala sinistra dell'esercito austro-tedesco, ala costituita da tedeschi; e ciò perché converrebbe ai russi di ricacciare quest'ala in direzione nord-ovest, sul confine austro-tedesco, e liberarsi così la strada di Berlino.

Un altro dei punti deboli dell'esercito austro-tedesco è il punto dove avviene la congiunzione degli austriaci coi tedeschi, perché evidentemente gli austriaci tenteranno di coprire Vienna ed i tedeschi Berlino, e così le due parti di tale esercito verranno attratte in direzioni divergenti.

Per quanto ha tratto colle operazioni nella Prussia orientale a noi sembra che convenga ai russi di avvolgere il fianco destro dei tedeschi, in modo da costringerli ad una ritirata verso Danzica e Koeni-

sberg, che li separi completamente dal resto delle loro forze.

Per converso agli eserciti tedeschi conviene avvolgere rispettivamente l'ala destra dell'esercito russo in Polonia e l'ala sinistra dell'esercito russo del Niemen. Secondo noi nello scacchiere orientale della grande guerra dovremo vedere essenzialmente accentuarsi la lotta verso le estremità dei tronconi dello schieramento austro-tedesco e precisamente dalla parte dove tali tronconi sono più vicini; in linea generale dovremo vedere lo sforzo russo diretto a rendere ancora più grave la soluzione di continuità esistente nell'attuale schieramento degli Imperi centrali.

E mentre ci siamo possiamo procedere più innanzi. Come si risolverà questo grande contrasto? Considerando che da una parte abbiamo l'esercito austriaco già battuto e, nonostante tutto quello che si dice, in non ottime condizioni, più una parte dell'esercito tedesco, e non la migliore, perché la miglior parte venne usata contro la Francia e si dev'essere alquanto deteriorata, mentre di fronte abbiamo l'esercito russo intero, in parte già vincitore, il nostro pronostico non è dubbio.

L'inverno si avvicina a grandi passi. La guerra attuale ha dimostrato che le truppe moderne accendono dei fuochi anche in pieno agosto; noi riteniamo fermamente che, durante la rigida stagione, saranno gli Imperi centrali che forniranno il combustibile agli eserciti del mondo.

11/28.

**La cultura, 6 ottobre 1914, p. 3.**

*Il titolo sarebbe La coltura, ma si tratta di un errore di stampa, perché nel testo è scritto cultura (cfr. G. Pantano, cit., p. 203, che però taglia circa un terzo dell'articolo).*

(N.d.C.)

Novantatrè fra i più illustri uomini della Germania hanno, per mezzo del noto *Wolff Bureau*, pubblicato un appello ai popoli civili protestando contro le accuse mosse all'esercito tedesco.

Tale protesta contiene la frase seguente: «*Senza il militarismo germanico, anche la nostra cultura sarebbe da lungo tempo bandita dalla terra*».

Certo, per far passare un simile aforisma, era necessario mettersi in molti, ché se l'avesse emesso uno solo, molto probabilmente quel poveretto avrebbe corso il rischio di venire rinchiuso in un

reparto monomaniaci pericolosi.

Che al militarismo tedesco si voglia assegnare la missione della conquista del predominio della razza tedesca è logico, e può anche concepirsi che una razza tenda al predominio e si valga dei mezzi coercitivi per ottenerlo, ma ciò che non si può concepire si è che la propria cultura debba essere imposta col ferro e col fuoco, due generi di propagandisti più atti certo a seminare barbarie che non civiltà. Goethe, Beethoven e Kant, per nominare appunto coloro che vengono citati dai 93 illustri, ecc., non hanno mai avuto bisogno, per introdurre le loro opere nella cultura mondiale, dell'appoggio rumoroso di Berta operosa; anzi questa poco amabile donzella, col suo fare alquanto sfacciato, produrrà un effetto opposto: quello di rendere antipatici quei bravi signori, le loro opere,

e tutto quanto potrà ricordare quella celebre Kultur, che volle armarsi per far breccia nei popoli vicini, se non altro con le baionette.

Le civiltà sopravvivono a qualunque sconfitta di popoli: il vincitore, se inferiore, si assimila la civiltà del vinto, per legge inevitabile e naturale; ed è questa appunto la splendida rivincita del cervello sul muscolo.

Goethe, Beethoven e Kant rimarranno perfettamente in piedi anche se il militarismo germanico verrà spezzato e costretto a rinunciare a tutte le sue idee di predominio e di oltracotanza; tali figure rimarrebbero ancora in piedi se la Germania scomparisse dal novero delle nazioni, cosa che nessuno desidera, mentre ognuno, non solo desidera, ma vuole che anche la propria civiltà abbia diritto di vita, e non gli venga imposta una cultura, per quanto sopraffina, a suon di legnate.

Nel caso attuale la cultura è completamente fuori argomento. Non vi può essere che una giustificazione alla distruzione delle persone, dei diritti e delle cose: la necessità di guerra che impone la distruzione. Tutto il resto sono chiacchiere che non hanno alcun valore.

Noi siamo perfettamente d'accordo con Harden, quando dice che l'opera d'arte più meravigliosa non vale la pelle di un soldato tedesco. Ma se ciò è verissimo in senso assoluto, non è sempre vero in senso relativo. In senso assoluto, ai fini della guerra, l'opera d'arte, sia pure meravigliosa, equivale a zero, mentre il soldato rappresenta un'unità combattente; ma in guerra non si è soli, vi è il nemico, e vi sono coloro che stanno a vedere e che non possono rimanere indifferenti.

Tutto il mondo sa che in guerra i soldati sono esposti alla morte, e la morte di un soldato di più, o di un soldato di meno, non è apprezzabile né apprezzata; mentre la morte di un capolavoro mette in subbuglio il mondo intero, ed ecco che, per via indiretta, la morte del capolavoro può riuscire più dannosa, agli stessi fini della guerra, che quella di un soldato.

Noi non siamo affatto teneri per le opere d'arte, e diciamo chiaro e netto che la Venere di Milo non vale la vita di una fanciulla rachitica, ma siamo d'avviso che sia un delitto distruggere la Venere di Milo, ed un delitto ancora più grosso uccidere una fanciulla, sia pur rachitica, quando se ne possa fare a meno; e sia soprattutto un delitto sciocco quando le conseguenze vengano ancora a ricadere su di noi.

Noi abbiamo sufficiente buon senso per non cre-

dere ciecamente a tutto ciò che si racconta dagli interessati e per non ritenere che i tedeschi distruggano per il solo gusto di devastare, per semplice e pura brutale malvagità. Ciò è assurdo e repugnante, e noi abbiamo ancora abbastanza stima dell'animale uomo per ritenerlo superiore al mentecatto reso furioso da un accesso di mania distruttrice. Ma certo la guerra attuale ha colpito il mondo per la sua estrema brutalità, per il nessun rispetto alle cose più sacre, per la flessione di ogni diritto alla messa in atto del *picchiare sodo*.

Ora noi vogliamo essere assoluti ed ammettere che la guerra si fa senza complimenti e senza riserve e in guerra tutto deve piegarsi allo scopo supremo che è quello di vincere; e che di fronte a tale considerazione tutte le altre debbono passare in seconda linea; ammettiamo pure sia perfettamente giusto che i tedeschi ricusino di pagare un'opera d'arte con una loro sconfitta; ammettiamo ancora la completa buona fede in chi ordina o lascia compiere gli atti più barbari e più selvaggi, perché li ritiene utili al suo scopo essenziale. Ma, ciò ammesso, dobbiamo aggiungere che, a nostro parere, l'applicazione del principio che tutto è lecito pur di picchiare sodo, deve anch'essa essere fatta con misura, e ciò non nell'interesse dell'avversario, della civiltà e dell'umanità ma nell'interesse proprio; al fine che l'applicazione stessa del principio sia utile ai fini della guerra.

I novantatré firmatari dell'appello alle nazioni civili hanno dimenticato che le nazioni civili hanno diritto al rispetto di tutti. Le nazioni civili formano un insieme che costituisce l'opinione pubblica, la quale vede coi propri occhi e giudica colla sua mentalità; costituiscono una specie di pubblico, che giudica più col sentimento che colla fredda logica, che molte volte avrà torto, ma ha sempre una grande influenza e non si perita affatto di fischiare gli attori che le diventano antipatici.

Non basta affermare che su di una delle torri della Cattedrale di Reims vi fosse un posto di osservazione francese per giustificare, dinanzi alla civiltà, il bombardamento della Cattedrale di Reims; e non basta neppure provare che tale posto di osservazione ci fosse in realtà.

Il mondo civile non giunge a comprendere come possa essere bastato questo posto di osservazione per rendere necessaria la distruzione di un monumento che al mondo appartiene, per quanto sia situato in Francia; non comprendendolo, non può scusare, ma deve condannare; non giungendo a vedere la necessità di un simile sacrificio, viene



nella convinzione che l'atto sia stato compiuto per altro motivo meno confessabile.

Se quel posto di osservazione fosse stato sul campanile di una chiesa qualunque, il mondo non se ne sarebbe curato, sarebbe stata roba francese; ma il posto di osservazione sulla torre della Cattedrale di Reims veniva a trovarsi quasi in territorio internazionale, sotto l'egida della cultura mondiale; abbattendolo, insieme alla torre ed alla cattedrale, i tedeschi hanno colpito più oltre che la Francia; bisogna pensare a ciò, vedere più largo e più alto, di fuori e disopra di quel breve tratto della linea di battaglia.

La colpa è dei francesi che ci si sono messi? No, chi si difende ha più diritto di chi attacca; i francesi mettendo un posto di osservazione sulla torre non hanno distrutto nulla; i tedeschi volendolo togliere hanno distrutto; la colpa è dei tedeschi: così ha giudicato il mondo e non vi è più da discutere.

Perciò, se ai fini immediati del combattimento, che non poteva vedere nella torre della cattedrale che un posto di osservazione, la sua distruzione era utile, ai fini della guerra tale distruzione è stata dannosa, ed avrebbe perciò dovuto essere risparmiata; ripetiamo non per l'interesse dell'arte, della cultura, della civiltà od altro, ma nell'interesse puro e semplice della Germania.

Certo il danno prodotto dal bombardamento della Cattedrale di Reims fu maggiore di quello che avrebbe potuto produrre il posto di osservazione che dicesi si trovasse nella torre della cattedrale stessa.

Chi ordinò tale bombardamento non ebbe abbastanza larghezza di mente per concepire ciò; i novantatré illustri personaggi avrebbero dovuto protestare perché la cultura di quel comandante non fu tale da evitare, non la distruzione di un monumento, ma il danno che tale distruzione apportò alla Germania; cercandogli delle scuse non dimostrano altro se non che neppure la loro cultura giunge a questa semplice verità.

Così il sistema degli ostaggi e tutto il sistema di guerra, svolto dalle autorità militari tedesche nei paesi occupati, se in linea generale può essere utile ai fini immediati della guerra, non lo è in complesso, perché questo sistema troppo rigido, e che ci porta indietro nei secoli, ha rivoltato l'opinione pubblica, e l'opinione pubblica non è lecito disprezzare e tanto meno violentare.

Noi qui non parliamo sentimentalmente, ma positivamente, dicendo che ciò che ha fino ad ora

presentato il sistema di guerra tedesco è dannoso alla Germania. La Germania stessa ha constatato che si è trovata sola nel mondo, e sola contro tutti. Perché? Questo perché sarebbe un buon soggetto di meditazione per gli illustri uomini firmatari dell'appello alle nazioni civili; meditazione che non potrebbe portare che ad una conclusione, e cioè che si prendono più mosche con un grammo di zucchero che con un quintale di aceto.

La violenza troppo spinta provoca la reazione più spinta; l'uomo e le nazioni, ridotte all'estremo della disperazione, ritrovano forze ignote ed imponenti, talvolta irrefrenabili.

Per usare il sistema della violenza ad oltranza bisogna possedere l'assoluta sicurezza di schiacciare l'avversario, di premerlo sotto i piedi in modo che esso non possa assolutamente mordere; ché se l'avversario giunge a prendere il sopravvento sarà dente per dente, occhio per occhio.

È inutile anzi dannoso aizzare nell'avversario una ostilità anormale, mettere nel suo animo l'odio; è inutile anzi dannoso sfidare l'opinione pubblica e rendersi invisibili al mondo intero, ed in guerra bisogna danneggiare il nemico e non sé stessi.

Nel '70, l'altro Moltke, aveva ritenuto che il miglior mezzo per sfruttare le risorse del Paese nemico fosse quello di comperare a prezzi elevati e di pagare in contanti e in valuta metallica.

Era uomo che conosceva l'uomo che piega facilmente dinanzi all'oro; e, nel '70, l'esercito tedesco trovò sempre mercati forniti, anche dove sembrava non dovervi essere più nulla. Nel 1914, progredita la cultura, si è creduto più conveniente pagare con buoni, ed aggiungere che i buoni non saranno pagati. Non v'è miglior sistema per farsi attorno il deserto. L'individuo più venale e più basso potrà fare atto di grande patriottismo dando fuoco a ciò di cui dispone, per non farselo prendere gratis e colle cattive maniere.

Anche in guerra un certo *savoir faire* non guasta affatto, anzi agevola, ed è in sommo grado prudente: chi sa come andrà a finire, e può darsi che l'avversario, al caso, ce ne tenga conto.

A meno che non si abbia una assoluta sicurezza di vincere, a tutto ed a tutti sovrapponendosi, tutto e tutti soggiogando; ma se la sicurezza in sé stessi è una buona qualità, non deve mai essere esagerata per non mutarsi in un grave difetto.

Dante, che secondo il professore Halle combatte ora coll'esercito tedesco, gli orgogliosi li ha messi nell'Inferno.



11/29.

**L'uomo e le macchine, 7 ottobre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 208.*

(N.d.C.)

La guerra moderna sembra sia divenuta una lotta di macchine. Tutto ciò che l'uomo ha potuto inventare è nella guerra impiegato con la massima larghezza. I campi di battaglia, e tutta la regione retrostante, sono seminati dei meccanismi più complessi. Sulla linea di fuoco agiscono i meccanismi più distruttori, più indietro quelli riparatori. Sembra una immensa officina destinata al rapido macello dell'uomo.

Le armi sono diventate meccanismi complicati; il fucile è a tiro rapidissimo e tende a diventare automatico; la mitragliatrice è come una pompa a getto continuo lanciante innumerevoli pallottole; il cannone è diventato un congegno delicato e complesso, si è ingigantito, appare come una macchina mostruosa che solo ingegneri sono capaci di manovrare. Ogni proiettile è una meravigliosa costruzione e possiede una meravigliosa potenza. Quello del fucile giunge lontanissimo ed è capace di attraversare il corpo di più uomini od una leggera corazza dell'acciaio più duro; quelli del cannone vanno a chilometri di distanza, contengono i più potenti esplosivi che la chimica abbia mai prodotto, corrono su di una traiettoria inflessibile, arrecano la distruzione più grande, uccidono colla sola commozione dell'aria che percuotono, spezzano ogni corazza e frangono ogni riparo.

Corrono sulle strade locomotive corazzate ed automobili blindate ed armate che caricano con velocità spaventosa; nel cielo, colle ali aperte e ferme, volano gli uccelli meccanici dal multiplo ritmo; l'etere è percorso in ogni senso da onde magnetiche d'ogni intensità che trasmettono ordini e notizie. Il difensore scava fortificazioni, prepara agguati ed insidie, l'attaccante scava approcci, ad agguati oppone agguati, insidia ad insidia; il campo presenta una strana lavorazione ed una strana vegetazione si solleva o sprofonda, è un fiorire di pali, di fili di ferro, di mine.

Dietro si affannano locomotive a trainare veicoli carichi di materiali e di uomini, ansano autocarri per le strade devastate dall'enorme passaggio; si riattano febbrilmente strade, si riparano ponti che la dinamite fece saltare, si sgombrano tunnels ostruiti, si gettano ferrovie secondarie, si incanalano e si riversano sulla prima linea immense quantità

di viveri e di munizioni, che sono divorate da milioni di bocche d'acciaio e di carne; ovunque corrono i sottili fili del telegrafo e del telefono, gemono i torchi delle stamperie, picchiettano le macchine da scrivere; s'innalzano ospedali, tutti i mezzi dell'umana locomozione s'incrociano, si susseguono e s'incalzano in un mostruoso disordine ordinato.

Più indietro ancora, in immense officine ferve il lavoro a preparare l'equipaggiamento del soldato, l'arma, il proiettile, le macchine da guerra, i viveri di riserva, le farine, i medicinali.

Tutta la nazione è trasformata in una grande fucina di guerra, e una infinità di meccanismi lavorano per la guerra, una infinità di macchine è lanciata sui campi dove la guerra si svolge.

L'uomo non è più fornito di un'arma, ma è armato di una macchina, e la macchina decupla, centuplica, il lavoro dell'uomo. Due o tre uomini maneggiano una mitragliatrice che può, talvolta, produrre l'effetto di un battaglione; due o tre ingegneri maneggiano un immane mortaio che può produrre l'effetto di migliaia d'uomini; pochi uomini in una torre corazzata possono tener lontano assalti di forze poderose.

Sembra quasi che l'esercito debba venire composto di ingegneri allo scopo di utilizzare nel miglior modo le macchine di distruzione e la distruzione di un esercito sembra si risolva nella distruzione delle sue macchine.

Evidentemente le macchine danno agli uomini una forza nuovissima, e non si può, oggi, concepire un esercito senza macchine. Ma la gran forza degli eserciti sta ancora negli uomini che la compongono, chè sono essi a mettere in azione i potenti meccanismi, i quali, senza l'uomo, rimarrebbero inerti, come rimangono inerti quando gli uomini li abbandonano. Se la battaglia ha cambiato impronta ed è venuta quasi a costituire una lotta fra macchine offensive e macchine difensive, è pur sempre lo spirito umano, l'uomo nella sua fragile struttura dolorante, che anima tutto il campo di battaglia coi battiti del suo grande cuore.

La differenza fra il guerriero antico ed il soldato moderno, è semplicemente nella misura. La lotta fra il cavaliere, armato di mazza ferrata, ed il cavaliere coperto di una completa armatura damaschinata, si è trasformata nella lotta fra l'artigliere maneggiante il grosso cannone e l'artigliere rinchiuso

nella sua cupola. La mazza e la corazza hanno cambiato forma, dimensioni e potenza, ma sono maneggiate sempre e riparano sempre lo stesso uomo e la loro virtù di offesa e di difesa relativa dipendono dalla virtù dell'uomo.

«La migliore corazza è sempre quella costituita dal petto dei marinai» diceva chi bene si intendeva di guerra e di uomini. Certo non bisogna prendere questa frase nel senso troppo letterale ed approfittarne per inviare una caravella ad attaccare una *dreadnought*; bisogna prendere questa frase nel senso che, fra due *dreadnought*, varrà di più quella che ha migliori marinai.

Non bisogna trascurare né la macchina né l'uomo, perché la macchina se non migliora l'uomo, lo moltiplica. Macchina e uomo sono due fattori il cui prodotto per essere massimo esige che ognuno dei suoi fattori sia massimo; se uno dei fattori tende a zero, il prodotto tende pure a zero.

Il moderno aspetto della guerra esige nei condottieri qualità più che mai eccezionali, poichè nei tempi andati tutto era più semplice e più facile. Oggi la complicazione è immensa sia per l'enorme massa degli eserciti moderni, sia perché la macchina ha introdotto un nuovo fattore che acquista sempre più importanza, sia perché questo fattore varia col progresso ed ogni giorno si presentano novità che bisogna studiare ed adattare alla guerra. L'ufficiale moderno dovrebbe essere un enciclopedico nel più largo senso della parola. Essenzialmente maneggiatore di uomini, è in lui indispensabile la scienza dell'uomo; dovendo utilizzare

tutti i mezzi che la scienza e l'industria forniscono all'uomo, è in lui indispensabile quella larghezza di mente e quella profondità di cultura che gli permetta di scorgere immediatamente ciò che alla guerra può essere utile e come ciò che può esser utile si deve utilizzare per ottenere il massimo rendimento; potendosi trovare in circostanze diversissime ed imprevedibili e dovendosi far fronte nel modo migliore, deve possedere quella elasticità e chiarezza di vedute che solo possono renderlo atto al suo ufficio. Sono terribili le responsabilità che i comandanti di truppa devono, in certi casi, assumersi, in guerra di fronte alla guerra, in pace per preparare la guerra.

A cominciare dal comandante in capo, su cui pesa la responsabilità dell'esito della guerra - e quest'esito, favorevole o contrario, può dipendere da una sola disposizione non opportuna - andando giù giù fino ai gradi più piccoli cui compete dare disposizioni le quali, se non altro, possono provocare il sacrificio inutile di vite umane, è una scala terribile di responsabilità enormi.

Gli uomini che conducono una guerra, gli uomini che preparano una guerra, hanno una missione alla quale nessun'altra è paragonabile; da essi dipende il destino della nazione, la vita di centinaia di migliaia di uomini, il risparmiare o lo spargere sventure immense e dolori inenarrabili. Una sola cosa può salvarli, in caso di vittoria o di sconfitta, dinanzi alla propria coscienza: *la coscienza assoluta di aver fatto tutto quanto stava in loro nel supremo interesse della patria.*

## 11/30.

### La caduta di Anversa, 12 ottobre 1914, p. 1.

Abbiamo atteso per cantare il *de profundis* che Anversa fosse morta.

E effettivamente non ci aspettavamo una caduta così rapida di questa piazza forte modernissima, sulla quale i belgi ponevano molte speranze. L'azione guerresca tedesca rapida risoluta contro questa piazza forte di primo ordine è ammirevole senza alcuna restrizione. L'accordo fra l'azione delle grosse artiglierie e delle fanterie mobili fu perfetto ed il generale von Beseler si è guadagnata completamente la croce pel merito che gli è stata conferita. Bisogna riconoscere all'esercito tedesco il grandissimo merito di aver saputo camminare coi tempi, mentre, forse, gli altri eserciti hanno ritardato sul tempo.

Come dicevamo pochi giorni fa, la guerra moderna è una guerra di macchine; per quanto l'uomo rimanga pur sempre l'animatore delle macchine, pure senza di queste esso viene ad essere stritolato dalle macchine avversarie. Ora certamente - ed i pochi mesi di guerra lo hanno pienamente dimostrato - l'esercito tedesco è l'esercito provvisto delle macchine moderne più perfezionate in ogni campo della bellica attività.

Nel campo strategico noi abbiamo visto che le uniche manovre possibili cogli eserciti moderni sono le manovre ferroviarie, ed abbiamo constatato che l'esercito tedesco si è preparato fin da tempo di pace una rete ferroviaria strategica di primo ordine, e che tale rete ha impiegato meravigliosa-

mente durante la guerra.

Nel campo tattico abbiamo osservato l'impiego dei più moderni mezzi di locomozione meccanici, delle artiglierie più potenti, delle difese più abili. Nell'aria stessa abbiamo osservato un primato nelle macchine volanti.

Tutto ciò ha dato a questo esercito, già forte di per sé stesso, una novella forza che ne accresce grandemente il valore e renderà ancora più penosa agli alleati la vittoria finale.

Negli altri eserciti vi è stata sempre una certa riluttanza ad accogliere le novità che sapevano un po' troppo di tecnicismo; in generale il tattico ha disdegnato il tecnico, o non ha saputo approfittare sufficientemente dell'aiuto che il tecnico poteva fornirgli, ed ha vissuto un po' troppo nella tradizione del passato.

Le migliori fortificazioni, come quella di Anversa, erano ottime per i tempi che precedettero la loro costruzione, e si dimostrarono inefficaci per i tempi che li seguirono.

Tale è il difetto capitale di tutte le fortificazioni che nascono vecchie, perché l'arma di offesa progredisce più rapidamente di quanto non progredisca l'arma di difesa.

Questo fenomeno si è avverato in modo formidabile per Anversa, che ha trovato dinanzi a sé le armi di offesa più progredite, quelle che superano le armi normali di offesa degli altri eserciti, servite dai mezzi meccanici più avanzati.

La rapida caduta di Anversa non si spiega in altro modo.

Chi la disegnò e chi la costruì, la disegnò e la costruì per far fronte ai mezzi di attacco che allora esistevano, ed ai metodi tradizionali di attacco che allora erano in vigore; certo che pensò, né poteva pensare, che dopo qualche anno si sarebbero presentate dinanzi a quella piazza, artiglierie da 280, da 350 e da 420 trainate da mezzi meccanici, né mezzi aerei di una potenza rilevante. Forse dinanzi ad un altro esercito meno provvisto di mezzi meccanici e più legato alle tradizioni, la piazza di Anversa avrebbe resistito maggiormente di quanto ha resistito contro l'attacco tedesco.

Questo fatto dovrebbe arrecare due insegnamenti di indole completamente generale.

Primo: che ai cannoni è necessario opporre cannoni e non corazze; secondo: che in guerra è indispensabile essere armati dei mezzi più efficaci.

Le fortificazioni presentano l'enorme difetto che stanno ferme e che sono perfettamente inutili se il nemico non si degnava di attaccarle. Esse vengono

quindi ad immobilizzare dei mezzi che potrebbero essere utili altrove. A che cosa servirebbero tutti i cannoni che difendono la piazza di Parigi se Parigi non dovesse più venire attaccata? Non sarebbe più utile che gli alleati possedessero, in questo momento, un equivalente di mezzi di offesa da portare sul campo di battaglia? Non è forse vero che le linee francesi e tedesche nei campi aperti della battaglia dei tre fiumi resistono da più tempo di quanto abbia resistito Anversa?

Nessuna guerra si decide colla presa di una fortezza e tutte le fortezze sono destinate a cadere. Vi è dunque una profonda ragione per immobilizzare in determinati punti, mezzi difensivi che non riescono mai ad essere all'altezza del loro compito, o non è meglio tradurre questi mezzi difensivi in mezzi offensivi capaci di dare una maggior forza all'esercito campale, che è l'unico che possa dare la vittoria?

Secondo noi - e non è pensiero questo che ci sia germogliato come un fungo in seguito alla caduta di Anversa - le tradizionali idee fortificatorie debbono essere completamente trasformate, basandosi sul principio che a cannoni si debbano opporre cannoni, battaglioni a battaglioni, navi a navi ed aerei ad aerei, e che sia necessario per vincere poter portare sul punto decisivo la massima potenza offensiva, poichè un mezzo offensivo è di valore nullo quando non può essere impiegato. Accennato incidentalmente a ciò, che meriterebbe un più ampio svolgimento non adatto a queste, diremo così, famigliari conversazioni, ritorniamo all'argomento di Anversa.

Innegabilmente la conquista di Anversa per parte dei tedeschi è un eccellente risultato ottenuto dal grande stato maggiore. La pulce che era rimasta nell'orecchio è finalmente uccisa, e tale preoccupazione non esiste più. Lo schieramento è giunto sino al mare e vi si è saldamente affermato in Anversa, che per la sua situazione è completamente al sicuro dalle offese dal mare. La necessità di estendere questo schieramento fino alla costa, da noi più volte affermato, è stata soddisfatta; la minaccia di aggiramento dal mare è quasi scomparsa e, fra breve, sarà scomparsa completamente. La situazione dell'esercito tedesco, sullo scacchiere occidentale, è quindi notevolmente migliorata.

Va inoltre considerato che la conquista di Anversa rende disponibili le truppe tedesche che fino ad ora erano state impiegate a mascherare Anversa, ad opporsi alle azioni dell'esercito belga, e finalmente ad attaccare Anversa. Queste truppe per ora cer-



cheranno, di impedire all'esercito belga di riunirsi all'esercito franco-inglese; riuscendo o non riuscendo in tale intento, fra pochissimo saranno disponibili per gettarsi nella linea di battaglia.

In fine l'occupazione di Anversa è valsa ad innalzare lo spirito dell'esercito e della nazione tedesca e ad infondere alla Germania nuove speranze.

Per contrasto, tutti questi vantaggi che l'esercito tedesco ha ottenuto colla conquista di Anversa rappresentano altrettanti svantaggi per l'esercito alleato.

Ma vi ha di più. Evidentemente durante i pochi giorni, giorni lunghissimi, che è durata l'agonia di Anversa, il generalissimo francese deve aver constatato con una pena immensa di non poter far nulla per soccorrere il magnanimo popolo belga ridotto nei suoi estremi ripari.

Se in questi terribili giorni egli avesse potuto avvolgere la destra tedesca Anversa molto probabilmente sarebbe stata salva.

Questa azione che si presentava bella di per sé stessa, bella rispetto al piccolo popolo eroico che tutto ha perduto per conservare una fede intatta, utile militarmente come cooperazione di sforzi, il generale Joffre non l'ha tentata. È necessario concludere che non ha potuto tentarla evidentemente per deficienza di forze.

Questa è la più grave constatazione che possa farsi in seguito alla caduta di Anversa, poiché dimostra una debolezza manifesta nelle linee degli alleati, debolezza che va tuttavia presa nel suo vero significato.

Le due linee avversarie che da così lungo tempo

si fronteggiano, senza riuscire l'una a respingere decisamente l'altra, dimostrano chiaramente che nei due piatti della bilancia i pesi sono quasi uguali; ora perché sull'uno dei piatti il peso si affermi definitivamente può bastare poco, un poco relativamente alle grandi masse in giuoco. Non bisogna perciò credere che la constatazione della debolezza della linea francese, ora fatta, voglia dire che la sua resistenza sia prossima a flettere, vuol dire semplicemente che la lotta può ancora durare lungamente.

Certo lo stato maggiore francese avrà raccolto, in questi giorni, nuove forze in modo da controbilanciare le forze tedesche che si sono rese disponibili dopo la conquista di Anversa; d'altra parte la conquista di Anversa rendendo più liberi i movimenti tedeschi produrrà la conseguenza di riaccendere l'attività della battaglia sui tre fiumi e questa probabilmente sarà decisa a nord dello schieramento.

Le operazioni sullo scacchiere orientale non potranno avere grande influenza sulla battaglia in Francia, che dovrà entrare ora nel suo periodo veramente decisiva e difficilmente resterà indecisa fino alla risoluzione della battaglia in Polonia.

Nell'attesa noi riuniamo in una medesima ammirazione il brillante attacco tedesco e la bella difesa di Anversa, mandando al valoroso popolo belga, che soffrì ogni devastazione ed ogni dolore per mantenere alto un principio di diritto, splendido esempio dimostrante che vi sono beni morali immensamente superiori ai beni materiali, il nostro più reverente omaggio.

## 11/31.

### **Regresso, 15 ottobre 1914, p. 3.**

L'occupazione quasi completa del Belgio ed il prolungamento dell'ala destra tedesca oltre Lilla, quasi fino al mare, hanno migliorato considerevolmente le condizioni di schieramento dell'esercito tedesco.

L'arco formato da tale schieramento ha potuto portare la destra avanti ed è diventato così un arco meno curvo; esiste sempre una accentuata convessità verso Soissons, ma la convessità è minore di qualche giorno fa.

L'aggiramento dell'ala destra tedesca non può più essere compiuto che ricacciando l'estremità di quest'ala, mentre prima poteva essere compiuto girando al largo dell'ala stessa.

La battaglia assume un carattere frontale su tutta la linea; più difficilmente riuscirà ai francesi, in caso di vittoria, di infliggere una sconfitta decisiva. Sembra che permanga ancora nello stato maggiore tedesco l'idea fondamentale dell'attacco per la destra; almeno ciò fa supporre il grande movimento di truppe tedesche dirette sulla destra dello schieramento.

Occupata Anversa, tutto il Belgio può essere tenuto con pochissime forze di seconda o di terza linea: il sistema del terrore e degli ostaggi varrà a rendere disponibile la massima parte delle forze.

L'attacco per la destra, quale sembra sia nelle intenzioni del grande stato maggiore, secondo



quanto si può dedurre dalle vaghe informazioni che pervengono, per quanto sia un attacco è ancora una operazione di carattere difensivo, perché tale attacco risponde semplicemente ad un'azione nemica. Se l'esercito tedesco non avesse la preoccupazione di essere girato dalla sinistra francese, molto probabilmente non riterrebbe come il più efficace l'attacco per la destra.

Di fatto una tale azione non può ottenere, nelle condizioni più favorevoli, che di respingere la linea francese sulle sue naturali linee di ritirata e portare ad un nuovo schieramento, il cui centro potrà essere Parigi.

Viceversa un attacco sul centro francese o per lo meno su quello che una volta era il centro, e cioè fra Verdun e le Argonne, potrebbe obbligare l'esercito francese a ritirare la fronte Soissons-Verdun, scoprendo la parte più vitale della Francia.

Una tale azione però non può essere compiuta fino a che la destra tedesca non abbia la sicurezza di non cedere; per ottenere tale sicurezza si svolge l'azione tedesca a nord, azione che è quindi, almeno per il momento, imposta dal nemico.

Per i francesi l'attacco per la sinistra sulla destra avversaria resta sempre il più conveniente, per quanto anche un attacco per le Argonne potrebbe riuscire ad un risultato decisivo. Ma date le forze in giuoco e la grandissima estensione dei fronti non è possibile pensare a manovre troppo complesse. L'urto decisivo avverrà dunque con molta probabilità a nord fra le masse che ivi accorrono dalla Francia e dalla Germania.

Dalle informazioni pervenute sembra che i tedeschi raccolgano alla loro destra truppe di seconda linea che hanno avuto il tempo di formarsi e di addestrarsi; evidentemente tutto è stato disposto per giuocare nelle migliori condizioni le ultime battute della già lunga partita.

Forse anche queste ultime battute ci arrecheranno qualche sorpresa; la presente guerra è un seguito di sorprese che sconvolge tutte le idee precedenti e che riconduce la guerra agli aspetti meno preveduti. Chi ci dirà la vita di questo milione di uomini, da lunghe settimane di fronte lungo l'interminabile

linea? Noi non potremo mai avere un'idea esatta della verità vera di ciò che è avvenuto.

Nessun spettatore indifferente ha potuto giungere fin là, se pure qualcuno ha potuto di sfuggita rasentare la linea di fuoco.

Chi ci racconterà qualche cosa sarà stato attore della grande tragedia ed avrà visto le cose sotto uno speciale angolo visuale che le cose stesse avrà deformato.

Quale vita deve essere quella di queste numerose falangi di uomini la cui vita non ha un istante di sicurezza, un istante di tranquillità e di pace; la vita di questi uomini da lunghe settimane rintanati in buche scavate nel terreno, giacenti nel fango, solo animati da un desiderio: uccidere, solo desiderosi di soddisfare gli istinti più semplici e più primordiali. In tali condizioni l'uomo deve rifare la sua strada aborica nel senso inverso; deve ritornare bruto; il bruto feroce che si mantiene all'agguato per uccidere, si nasconde per rispondere all'istinto della sua conservazione, che vede la morte intorno a sé coll'indifferenza colla quale la vede l'animale incosciente della morte.

Povera umanità ritornata troglodita, senza affetti che le riscaldino il cuore, piena di odio e di furore, crudele e selvaggia, scatenata in una lotta inumana e naturalmente diventata inumana. Povera umanità ricaduta in uno stato di abbruttimento che non sembra neppure possibile, ma santificata nei suoi atti e nelle sue gesta più atroci nel santo nome della patria, che ognuno difende e per la quale tutti soffrono e muoiono in una comunanza mirevole di sublime sacrificio.

L'uomo può davvero dichiararsi il re del creato; esso, nato debole e nudo, ha vinto la natura, vinto completamente, almeno in quanto la natura può essere matrigna dell'uomo. Nessun cataclisma naturale ha mai prodotto una somma di sventure ed una quantità di dolori e di rovine maggiori. Perfino il terremoto deve abbassare le armi! Il terremoto?... ma è un piccolo scherzo innocente vicino ai disastri che l'uomo è capace di preparare a se stesso. La mania del suicidio dall'uomo è passata all'umanità.

**11/32.**

**Il perché, 18 ottobre 1914, p. 3.**

Abbiamo terminato l'articolo di ieri chiedendoci il perché della grandiosa tragedia che sta svolgendosi in Europa da oltre due mesi, e che non accenna

a voler chiudersi molto presto; tragedia che porterà all'Europa danni incalcolabili, dai quali non si rileverà che con immensa fatica; ed a questa

domanda abbiamo risposto dando alla tragedia stessa cause non affatto corrispondenti agli effetti che essa produrrà.

Questa risposta, gettata così improvvisamente, potrà essere sembrata paradossale alla maggior parte dei nostri lettori; merita quindi che noi ci spieghiamo più chiaramente.

La causa accidentale della grande guerra, la scintilla che ha dato il fuoco alle polveri, è stata la tragedia di Serajevo, la quale, a sua volta, ha determinato la nota austriaca e le successive dichiarazioni di guerra.

Evidentemente l'uccisione dell'Arciduca ereditario è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso; ma questo vaso non avrebbe traboccato se non fosse stato già colmo. Ora il vaso era colmo di gelosia e di ostilità fra le nazioni avverse.

Questa gelosia e questa ostilità dipendevano, da una parte, dalla volontà di predominio della Germania, dall'altra, dalla volontà di libero svolgimento per parte delle nazioni alleate.

È inutile qui discutere chi volle la guerra, e da che parte stia il torto o la ragione; noi dobbiamo considerare le cose da un punto di vista molto più alto; dal punto di vista umano; non da quello nazionale o statale, che, rispetto all'umanità, è un punto di vista ancora particolare.

Oramai i cittadini di tutte le nazioni civili posseggono degli intangibili diritti, per i quali la loro vita si svolge liberamente e le loro attività liberamente possono esplicarsi. Si può dire che i confini fra i vari Stati siano delle divisioni convenzionali che rappresentano ricordi di un passato, ormai esaurito, e mezzi pratici per operazioni fiscali, quasi come le cinte delle città per le operazioni daziarie. La immensa facilità delle comunicazioni, e la loro grande rapidità, permette agli uomini di sentirsi, diremmo quasi, cittadini internazionali; le grandi capitali sono a poche ore di distanza l'una dall'altra e si rassomigliano perfettamente; in ognuna di esse vive e prospera una popolazione mista, cosmopolita. Chi ha voglia di lavorare può lavorare indipendentemente a Londra, a Roma, a Parigi, a Berlino, a Pietrogrado; le barriere, se non sono completamente cadute, sono, per lo meno, talmente abbassate che, alzando lievemente e con poca fatica il piede, si oltrepassano quasi senza accorgersene. L'uomo ha finalmente imparato a muoversi nell'aria in linea retta, raggiungendo così il limite estremo della libertà e della speditezza di movimento; dovunque è una gara incessante per accrescere la facilità delle comunicazioni e degli scambi mate-

riali e morali. La scienza, l'arte, l'industria ed il commercio hanno assunto un carattere prettamente internazionale, alla vita di ogni uomo tutto l'universo concorre, ed ogni uomo concorre alla vita dell'universo.

Per il benessere dell'umanità è necessaria la più stretta cooperazione degli umani, la libertà più piena e più facile degli scambi; nella grande società delle nazioni nessuna può vivere da sé e per sé, tutte hanno dei bisogni e delle deficienze, tutte hanno qualche cosa di superfluo.

Il massimo bene non potrà ottenersi che con la ripartizione più rapida e più facile dei frutti di questo vecchio mondo, e la tendenza dell'umanità è appunto diretta in questo senso, a stabilire un equilibrio universale.

Dato ciò, la funzione degli Stati e dei Governi, al giorno d'oggi, dovrebbe essere notevolmente semplificata. Uno Stato oggi non dovrebbe essere che un organo di decentramento dell'umanità. Con le nostre idee, che risentono sempre del passato, è difficile concepire l'umanità intera retta da un solo ed unico Governo, Governo che non avrebbe altro da fare se non coordinare le attività dei diversi popoli nelle diverse regioni del mondo al bene comune, ma in realtà tale dovrebbe essere l'organismo della società umana, la quale deve tendere essenzialmente al benessere dell'individuo, evitandone assolutamente la costrizione e la depressione.

Per vivere, nel completo senso della parola, poco interessa essere francese, inglese o tedesco, poiché oggi il francese può vivere in Inghilterra, l'inglese in Germania, il tedesco in Francia, perfettamente nello stesso modo nel quale vivrebbe nel suo paese di origine. Che vuol dire, in tali condizioni di cose, predominio di una razza, supremazia di un popolo? Non lo si giunge a concepire osservando le cose come stiamo osservandole noi, in questo momento.

Supponiamo che la Germania, alla fine della presente guerra, possa allargare i suoi confini; occupare altre provincie in Francia, altre provincie in Russia; quale risultato umanamente pratico si verrà ad ottenere in questo modo? Quale benessere maggiore verrà ad ottenere lo stesso popolo tedesco?

Tralasciamo di parlare della indennità di guerra; tale indennità non potrà mai compensare il perduto e in ogni modo andrà ad accrescere quella potenza militare che sarà foriera di altri disastri. Saranno facilitati i commerci e le industrie tede-

sche e, per converso, il benessere di questo popolo? Apparentemente sì, realmente è molto dubbio.

L'allargamento delle frontiere tedesche non potrà portare come conseguenza che l'asservimento morale di altri popoli, non l'asservimento materiale. Il francese, sotto la dominazione tedesca, avrà pur sempre la libertà del suo lavoro, la libera possessione dei suoi beni, la libera esplicazione del suo genio; la dominazione consisterà più che altro quindi in una costrizione morale che provocherà un malessere agli stessi conquistatori.

Seguendo un metodo caro ai matematici, andiamo al limite. Supponiamo, per un momento, che tutto il mondo cada sotto la dominazione tedesca. Si può pensare che da principio i tedeschi si conservino speciali diritti, ma ciò non potrebbe durare molto, ed, in breve, uguali diritti dovrebbero venire concessi a tutti, ed allora quale differenza sostanziale vi sarebbe dallo stato precedente alla guerra per rispetto all'individuo? Poco o nulla, il vantaggio forse di recarsi da Parigi a Berlino senza doversi sottomettere alle normalità della dogana e quello di usare un unico tipo di francobollo. In realtà, che cosa guadagnerebbero i tedeschi? Poco o nulla, salvo per un primo periodo la soddisfazione di aver vinto le altre razze, chè dopo qualche tempo vincitori e vinti verrebbero a confondersi in una sola umanità.

Per il reale benessere dell'umanità, forse, non sarebbe male che da un cataclisma mondiale sorgesse un mondo non più diviso in nazionalità continuamente in contrasto l'una coll'altra; ma una grandiosa federazione di Stati, retti da un unico Governo centrale, regolante le relazioni fra gli Stati in modo da sfruttare le risorse generali col maggiore rendimento per l'umanità intera; una Confederazione nella quale l'individuo venisse a trovarsi dovunque perfettamente a casa sua, e perfettamente libero di esplicare la propria attività coordinandola al bene comune; una Confederazione nella quale non esistesse che una forza, quella destinata a reprimere gli atti tendenti alla oppressione della libertà altrui.

Evidentemente un tale assetto sociale è prematuro ai tempi nostri, e la guerra attuale non vi tende affatto; anzi la guerra attuale tende ad inasprire ancora maggiormente le relazioni fra i diversi Stati che automaticamente si mettevano sulla via, se non di una Confederazione del tipo accennato, almeno di un accordo pacifico che portava a risultati analoghi.

La guerra attuale cambierà la carta del mondo, non

la unificherà, e la cambierà gettando nuovo lievito di odio e di rancore nel mondo, lievito che non mancherà di ribollire a suo tempo perpetuando uno stato di cose falso e deplorabile.

Qualche nazione verrà ad assumere una potenza eccessiva inutile all'individuo. La guerra attuale non farà crescere sulla superficie della terra una spica di grano in più; anzi porterà una colossale distruzione di riserve da lungo tempo ammassate che impoverirà per lunghi anni l'umanità violentemente ferita; sarà come un grande tentativo di suicidio collettivo.

A chi sarà utile se la Francia verrà spezzata, a chi sarà giovevole se la Germania verrà calpestata? Nell'economia generale dell'umanità la guerra attuale è un errore colossale; ormai le conquiste territoriali nel mondo civile sono inutili, le conquiste colla forza sono fallaci; le uniche vere conquiste sono quelle che si raggiungono coll'intelligenza, col lavoro, coll'attività e la fatica.

Al sacrificio immenso che l'umanità si impone non corrisponderà nessun reale vantaggio, nessun perfezionamento civile sarà conquistato; la guerra attuale dimostra semplicemente una enorme sproporzione fra cause ed effetti, una mancanza assoluta di poteri inibitori nella collettività umana.

Abbiamo chiuso il nostro articolo di ieri dicendo che se nella umana società simili fenomeni possono avvenire bisogna ammettere che la società umana sia una gran brutta società.

E di fatto sarebbe come se in un'isola si trovassero più uomini ognuno dei quali possedesse qualità speciali, e che per vivere avessero bisogno di scambiarsi reciproci servizi e fornirsi reciproco aiuto. È evidente che questo gruppo di uomini vivrà tanto meglio quanto più tutti andranno d'accordo nell'interesse comune, vivrà tanto peggio quanto più tali uomini si guarderanno in cagnesco, si armeranno l'uno per offendere l'altro e combatteranno l'uno contro l'altro.

Il nostro mondo è una grande isola vagante nell'infinito, ed il paragone allargandosi regge perfettamente. In definitiva la guerra attuale non ha nessuna ragione umana, ha delle ragioni che di fronte all'umanità appaiono meschine e sciocche; ragioni di gelosia, di orgoglio, di predominanza che non valgono tutte insieme la vita di un uomo.

L'uomo si è riunito in società per aumentare il proprio benessere, ed è quindi dovere della società provvedere al benessere degli individui, ed al benessere degli individui non si provvede con una guerra che non potrà modificare l'ambiente sociale



che nelle forme esterne, mentre distrugge una quantità immensa di ricchezza e di prodotti.

L'umanità deve lottare per vivere, ma non ha nessun bisogno di lottare contro se stessa. Ben altre lotte più nobili essa ha da svolgere e da vincere, lotte contro la natura che avaramente le porge il necessario, contro il dolore che la turba, contro le malattie che la decimano.

La vita è tutta una lotta che la società ha il dovere di rendere più facile e meno pernicioso all'uomo. E noi ripetiamo che la società umana è ben tristemente concepita, e che l'umanità trovasi ancora in uno stato ben poco avanzato di civiltà se possono ancora verificarsi delle lotte fra uomini il cui livello sociale è perfettamente identico; se si possono ancora verificare dei macelli umani di una simile grandiosità, dai quali l'umanità tutta non può uscire

**11/33.**

**Il sacro egoismo, 20 ottobre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 212.*

(N.d.C.)

Non certo il presidente del Consiglio ha bisogno del nostro plauso, e d'altra parte noi ci siamo fatti un dovere di non toccare mai il lato politico della grande guerra che può interessare il nostro Paese, ma non possiamo fare a meno di esultare vedendo enunciato da una sì autorevole parola un principio di somma importanza e cioè che l'azione dell'Italia deve essere ispirata unicamente al *sacro egoismo per l'Italia*.

Questo stesso principio, certo in forma meno elegante e meno comprensiva, noi avevamo enunciato nel corso delle nostre chiacchiere; esso sostituisce una nostra convinzione profonda e ci è grato scorgere che la stessa convinzione è nel Governo del nostro Paese nel difficile momento che attraversiamo.

L'egoismo costituisce il fondo di ogni azione umana e deriva, in diretta linea, dall'istinto della conservazione. Affermare ciò è brutale, specialmente in un tempo in cui si vedono sorgere innumerevoli esempi di eroismo, in cui migliaia e migliaia di uomini soffrono e muoiono per altissime idealità. Pure non è men vero. La parola egoismo ha assunto un valore improprio che ha posto sotto cattiva luce la cosa che rappresenta. Dimentichiamo per un momento la significazione impropria per ricordare che atto egoistico vuol dire semplicemente: attività

che degradata ed avvilita, vergognosa di se stessa. Noi qui ci siamo levati al di sopra delle questioni politiche e di nazionalità, le quali possono aver dato luogo alla guerra, questioni che, se hanno dato luogo alla guerra, vuol dire che sono considerate dalla società attuale di tale gravità da condurre ad un simile terribile risultato; e levandoci più alto abbiamo visto solo l'umanità e la sua triste follia, l'umanità ed il suo grado di somma inciviltà dimostrato appunto dal poter sorgere, nella società degli uomini, questioni politiche e di nazionalità tali da condurre alla follia collettiva. Gran brutta società è quella che, fatta per la vita e per la produzione, si dedica alla morte ed alla distruzione; gran brutta società quella che trova in sé l'assoluzione dei delitti più spaventevoli.

inspirata all'amore di sé stessi.

Presa la parola in questo significato si giunge facilmente a concludere che l'egoismo è la molla più potente delle azioni umane e che la diversità delle azioni umane dipende unicamente dalla diversità e dalla complessità di ciò che si ama in sé stessi.

La civiltà e l'educazione hanno fatto dell'uomo un essere complesso, nel quale, ai bisogni animali puramente materiali, si sono andati sovrapponendo bisogni morali che, talvolta, raggiungono una intensità tale da mettere i primi in posizione tutto affatto secondaria.

Il soddisfacimento di questi bisogni morali, soddisfacimento che talvolta è all'uomo più necessario che la vita stessa, porta ad atti che, a prima vista, sembrano improntati a tutto fuorché ad egoismo, ma che, in fondo, sono ancora, e semplicemente, atti puramente egoistici.

Colui che si uccide per non sopravvivere allo sfacelo delle sue speranze o ad una azione che stima disonorevole, compie un atto egoistico poiché sceglie, per sé, il male che reputa minore; colui che soffre sereno il martirio per la sua fede compie un atto di egoismo perché ha fede nella ricompensa del di là; colui che consuma il suo patrimonio in atti benefici compie un atto di egoismo perché trova in tale impiego del suo patrimonio il godimento maggiore; colui che muore valorosamente difendendo la sua bandiera compie ancora un atto



egoistico poichè più grave della morte gli sembrerebbe l'abbandonare la sua bandiera nelle mani del nemico.

Ciò che appare opera di più schietto altruismo è ancora una diretta derivazione dell'egoismo più puro. La società umana ha saputo sfruttare, nell'interesse della società stessa, l'egoismo dell'uomo, infondendo nell'uomo sentimenti morali utili alla società.

Il bisogno sentito dall'uomo di riunirsi in collettività per difendersi e per vivere ha fatto nascere il sentimento della solidarietà sociale; questo sentimento si è così profondamente radicato nell'uomo da diventargli insopportabile il mancare a tale solidarietà ed il tradirla. Elevandosi la civiltà nel tempo e perfezionandosi le collettività umane, queste hanno, poco alla volta, raggiunto il grado di nazionalità, le quali non sono che la riunione di individui che appartengono ad una stessa razza ed hanno lingua e tradizioni comuni; e l'uomo canta: - Bello è il morir per la patria, - perché sente profondamente ed intimamente che gli sarebbe insopportabile veder la patria morire. L'egoismo individuale è quindi un sentimento che, venuto affinandosi dall'uomo selvaggio all'uomo civile; genera nell'uomo civile gli atti più nobili e più altruistici. Tutt'altra cosa è l'egoismo nazionale. La società delle nazioni è ancora una società allo stato primitivo e che possiede solo formali norme di etichetta internazionale. È uno stato sociale arretrato, immensamente dannoso all'umanità; ma noi dobbiamo prenderlo quale è poichè non sta in noi modificarlo di un tratto, per quanto si possa sperare che col tempo venga a modificarsi, perfezionandosi.

Come abbiamo detto altra volta, le nazioni vengono a costituire una società instabile senza legge né freno, simile alla società che potrebbe formarsi in un'isola fra uomini selvaggi in completa anarchia. La società delle nazioni non ha ancora saputo vedere chiaramente uno scopo umano da raggiungere, è qualche cosa di ancora fittizio; ogni nazione, pur vivendo a stretto contatto colle altre, pensa solo a sè stessa e provvede, come può, al suo bene, spesso in contrasto con il bene delle altre; la società delle nazioni è una società di carattere eminentemente primitivo, nella quale non si riconosce altro diritto se non la forza; dove il più forte non solo si permette ogni diritto, ma se ne gloria.

In tali condizioni di cose non possono esistere doveri sociali simili a quelli che esistono nella collettività degli individui; non vi può essere che

un solo dovere: quello di provvedere, con ogni mezzo, alla propria conservazione ed al proprio progresso, anche se la conservazione ed il progresso proprio esige la distruzione ed il regresso altrui. Di qui l'egoismo nazionale nella sua forma più pura e più elevata; egoismo inteso nel senso comunemente dato alla parola.

Ogni nazione non può sperare nulla che da sè stessa; non ha quindi nulla da dare alle altre, poichè nulla dalle altre può ricevere.

Unica guida di una nazione deve essere il proprio interesse puro e semplice; contravvenire a tale norma, qualunque sia il motivo che vi conduca, è sempre un andare contro all'interesse del proprio Paese. Nella società delle nazioni non vi sono nazioni simpatiche od antipatiche; vi sono nazioni che, in un dato momento, è utile avere amiche e nemiche; fra le nazioni non vi possono essere vincoli di amicizia, ma vincoli di interesse; il sentimento di riconoscenza o di gratitudine fra le nazioni è ubbia; il bene che una nazione può aver fatto ad un'altra lo ha fatto certamente per riflesso e nel suo interesse; oppure se lo è fatto giustamente e talvolta profumatamente pagare. Per il bene del proprio Paese è necessario procedere diritti allo scopo, senza sentimentalismi e senza fisime, senza riguardi e senza scrupoli; ognuno per sè e Dio per tutti è il motto comune, la regola vera e profonda della politica internazionale; poichè la politica internazionale non è che il modo di destreggiarsi in una società anarchica.

Certamente, ripetiamo, tutto ciò è contrario al progresso dell'umanità; progresso che esigerebbe l'avvento e lo sviluppo della solidarietà anche nelle società delle nazioni; ma purtroppo lo stato di fatto in cui ci troviamo è questo e non l'abbiamo provocato noi; ci siamo e ad esso dobbiamo conformarci.

Questo stato di fatto c'impone un solo e santo dovere verso di noi: quello di agire unicamente secondo i nostri interessi; quello di obbedire unicamente al sacro egoismo della patria. Uomini, noi possiamo dolere sullo scempio di uomini e di cose che la grande guerra coinvolge nella sua furia devastatrice, possiamo deplorare la follia di una umanità che trascende ai peggiori delitti; italiani, dobbiamo vigilare col cuore chiuso coll'animo freddo e colla mente serena la grandiosa tragedia, pronti a cogliere, nel momento propizio, l'opportunità che il grande rivolgimento può facilmente presentare di un bene per l'Italia nostra, per afferrare questo bene e farlo nostro.

La politica internazionale non può essere che cinica, e noi ci sentiamo già forti e più fieri per quella affermazione così liberamente lanciata attraverso

i campi di battaglia d'Europa. L'affermare sacro il nostro egoismo nazionale è un grido di libertà, se non già un grido di vittoria.

**11/34.**

**La guerra a tre dimensioni, 23 ottobre 1914, p. 3.**

*Discorso assai interessante sulle nuove forme della guerra, che non disdegna aperture alla fantascienza di Wells.*

(N.d.C.)

La guerra attuale, oltre le caratteristiche alle quali abbiamo già accennato: enormi masse di armati costituenti, più che eserciti, popoli interi in armi, efficacia di mezzi distruttivi, generalizzazione dell'impiego vastissimo di macchine, ne presenta un'altra, sua specialissima e nuovissima, e cioè che essa si svolge nello spazio a tre dimensioni.

Tutte le guerre passate si svolsero sulla superficie della terra e dell'acqua; legato dal suo peso alla superficie, l'uomo non sapeva staccarsene, era costretto a limitare la sua attività combattiva.

Ma in questi ultimi tempi l'uomo imparò a muoversi nell'acqua e nell'aria; al di sotto ed al di sopra della superficie, ed ecco che la guerra attuale viene ad assumere, per la prima volta, l'aspetto di una guerra a tre dimensioni.

Naturalmente, dato il pochissimo tempo che venne concesso all'uomo per prepararsi ad una guerra di tal fatta, si verifica che le operazioni di guerra sulla superficie hanno una importanza enormemente maggiore di quelle che si svolgono sulla terza dimensione; ma la grande guerra odierna non rappresenta che un principio; mano mano, col perfezionamento dei mezzi capaci di muovere lungo la terza dimensione, si accrescerà, in guerra, il valore guerresco di questi ultimi, e noi non possiamo neppure immaginare ciò che il futuro apporterà in tale ordine di idee.

Questa è la prima volta che tali mezzi nuovissimi vengono impiegati largamente in guerra; le notizie che pervengono sono talmente vaghe, incerte, disformi e contraddittorie, che nulla possiamo oggi dire di positivo e di sicuro; pur tuttavia un solo fatto, l'unico che può essere constatato con sicurezza, dà a dividere che, dovunque, l'uso dei nuovi mezzi è stato giudicato utile in guerra. Questo fatto è costituito dalla constatazione che presso tutti gli eserciti belligeranti, dopo circa tre mesi di guerra, si seguitano ad impiegare tali mezzi, che sarebbero

già stati messi da parte se ne fosse constatata la inutilità od anche la mancanza di utile rendimento rispetto alle difficoltà del loro mantenimento in efficienza.

Solo finita la guerra, quando si potrà conoscere, se non la verità, per lo meno una parte della verità su quando sarà avvenuto, solo allora si potrà, a ragion veduta, affermare qualche cosa di più e di più positivo.

Per ora constatiamo semplicemente che si seguita a combattere nell'acqua e nell'aria, coi sottomarini e cogli aerei, due mezzi separati dalla superficie, che rappresenta per essi qualche cosa di insormontabile. Ma tale è la foga del combattimento umano che perfino i mezzi subacquei e aerei, mezzi fatti per mai incontrarsi, talvolta vengono a contatto fra di loro, rasentando l'assurdo. Così nella presente guerra abbiamo avuto il classico esempio di un sottomarino che ha fatto prigioniero l'equipaggio di un idrovolante dopo averlo affondato.

Di fronte, alle spalle, dall'alto e dal basso, l'uomo è minacciato dall'offesa nemica subdola e continua, contro la quale non ha riparo o quasi; mille mezzi di ogni natura, dai più antichi, come la baionetta, che non è altro se non l'antichissima daga, ai più moderni, come la bomba che cade dal cielo, tutto è utilizzato per frangere la debole struttura umana sulla quale viene ad abbattersi ogni insulto dell'uomo e della natura.

Poichè in guerra, ed essenzialmente in una guerra come l'attuale di una grandiosità ancora sconosciuta e che andrà svolgendosi nella stagione più inclemente, anche la natura, l'eterna nemica dell'uomo e che l'uomo vince talvolta impiegando tutte le sue forze e tutta la sua intelligenza, viene a riprendere il sopravvenuto e ad infierire.

Contro i milioni di uomini si avventano miliardi di microbi delle specie più micidiali, approfittando dello stato di debolezza fisica e morale nella quale si trovano gli uomini, approfittando che gli uomini, distratti in altre lotte, dimenticano la lotta contro l'infinitamente piccolo e trascurano le precauzioni contro l'invisibile infinitamente insidioso.

E le innumeri legioni di questi micro-organismi,

non più costretti o combattuti adeguatamente nelle eccezionali agglomerazioni di uomini in eccezionali condizioni di vita, compiono opera più largamente distruttiva di tutti i mezzi distruttivi inventati ed usati dall'uomo, sì che, forse, le perdite per malattie specialmente epidemiche vengono a superare quelle per ferite sul campo di battaglia. Un tale ha detto che le perdite austro-tedesche in questi primi mesi di guerra ammontano già a circa un milione e trecentomila uomini. Questa cifra spaventevole noi non sappiamo in che modo sia stata calcolata, ma, certo, essa non rappresenta un assurdo. Poco tempo fa gli inglesi hanno confessato ufficialmente una perdita di 28.000 uomini, e tale numero evidentemente non tiene calcolo delle perdite subite per malattie; ora raffrontando questa cifra a quella probabile degli effettivi inglesi che hanno preso parte alla guerra ed a quella degli effettivi austro-tedeschi, si scorge chiaramente come la cifra di un milione e trecentomila uomini non rappresenti che una cifra possibile e probabile.

Il consumo di forze l'usura del materiale umano e d'ogni altro materiale si presenta enorme nella presente guerra; questo disgregamento di forze verrà ancora acuendosi nella stagione invernale che si prepara, mentre da un altro lato il costo enorme della guerra verrà ad ingoiare i miliardi a decine sopra decine.

Alla primavera ventura non saranno più che larve di nazioni combattenti per una vittoria sempre più fallace, a meno che qualcuna non regga fino a quell'epoca, cadendo spossata prima del rinverdire delle foglie.

Ricordiamo un romanzo di Wells: «La guerra dei mondi», che oggi appare come una parabola adatta ai tempi attuali. Il Wells immagina che gli abitanti di Marte tentino l'invasione della nostra vecchia

terra. Da Marte vengono lanciati speciali proiettili che cadono sulla Terra, da questi proiettili escono dei guerrieri marziani, i quali posseggono delle speciali macchine lancianti dei fasci calorifici i quali incendiano e devastano tutto ciò che incontrano lungo il loro passaggio.

L'autore immagina che i marziani, creature molto più progredite degli umani, consistano in una specie di grande cervello servito unicamente da macchine. L'invasione dei marziani mette a subbuglio l'Inghilterra, nessuna forza umana può resistere loro, nessuna difesa è sufficiente contro i terribili raggi calorifici; sembra che il mondo intero debba ben presto diventare un deserto, del quale i marziani faranno una loro colonia. Ma, poco alla volta, gli invasori dell'altro pianeta diminuiscono la loro terribile attività, la quale, poco alla volta, cessa completamente. Gli uomini superstiti, poco alla volta, si fanno coraggio, si avvicinano alle grandi macchine da guerra e trovano i marziani morti. Che cosa era avvenuto? Semplicemente questo: la civiltà avanzatissima su Marte era riuscita, da lungo tempo, a sopprimere completamente i microbi patogeni che infestano la Terra meno progredita; i marziani volendo invadere la Terra avevano pensato a tutto fuorchè ai microbi; giunti sulla terra essi furono assaliti, senza preparazione e senza difesa, dagli infinitamente piccoli ai quali l'uomo è abituato e sa difendersi, e gli infinitamente piccoli avevano ucciso i mostri della perfezione, salvando la Terra dall'invasione interplanetaria, la razza umana dalla distruzione.

Nella guerra attuale nessuno viene da Marte, ma, certo, l'infinitamente piccolo gareggerà nella distruzione dell'uomo insieme ai mortali da 420 e da 350, forse vincendone la potenza e la capacità distruttiva.

## 11/35.

**Tentar non nuoce, 26 ottobre 1914, p. 1.**

*Qui Douhet tratta anche di aviazione, bombardamenti e dominio dell'aria.*

(N.d.C.)

Poco alla volta la battaglia di Francia è andata spostandosi verso Nord giungendo al mare. Più in là non si può andare poiché la battaglia si prolunga sul mare fin dove è possibile, dal mare, raggiungere, colle offese, la terra.

Ciò era inevitabilmente data l'azione degli alleati

e la contro-azione dei tedeschi; gli uni per desiderio di avvolgere allungarono la loro sinistra, gli altri per evitare l'avvolgimento estesero la loro destra; lo schieramento attuale è quello che noi avevamo preveduto fin dallo scorso mese, colla variante che, invece di prolungarsi fino ad Anversa, si prolunga solo fino ad Ostenda, Anversa essendo stata, contro la generale presunzione, rapidamente conquistata dai tedeschi.

Naturalmente l'estrema ala destra tedesca, toccan-



do quasi il mare, viene a trovarsi sotto le offese nemiche, poichè il mare è dominato dagli inglesi e, di fatto, gli alleati trovano più facilità ad avanzare lungo la costa che non in altri punti della grande linea.

L'enorme schieramento produce un assottigliamento di tutto il fronte, e perciò, non ostante i violentissimi combattimenti, non si vede un'azione veramente decisiva: i due eserciti si sgretolano a vicenda ma non riescono a rompersi; la lentezza delle operazioni permette, quasi sempre, di far occorrere rinforzi nei punti più minacciati; dove avviene un piccolo strappo si procede immediatamente al rattoppo.

Abbiamo chiamato questa eterna battaglia: la battaglia di Francia. Chi sa che non ci tocchi di vedere questa battaglia proseguire ancora per giorni e per settimane e di assistere a questo fatto nuovo nella storia della guerra: una lunga guerra costituita da una lunga battaglia lentamente ondeggiante. Certo è che da lunghissimi giorni assistiamo ad un continuo avvicinarsi di combattimenti lungo la grande linea, combattimenti sanguinosissimi ma che non hanno la capacità di far muovere gli avversari dalle loro posizioni, sulle quali posizioni gli avversari seguitano a far affluire uomini e materiali per colmare i grandi vuoti prodotti dalla distruzione che opera in modo continuo.

Né alcun fenomeno nuovo viene a farci dubitare che tale situazione abbia presto a cambiare, poichè, ben difficilmente, gli avversari potranno ancora gettare sul campo un nucleo di forze fresche ed adeguate.

L'attacco dell'estrema destra tedesca ha una direzione generale verso Dunkerque e Calais; considerando questa direzione generale d'attacco qualcuno ha voluto trarre conseguenze che ci sembrano completamente infondate.

Poichè il fronte degli alleati va, presso a poco, sulla loro estrema sinistra, da Nieuport ad Arras, la direzione dell'attacco tedesco non può essere che quella rivolta verso Dunkerque-Calais; ciò è evidente e sarebbe vero anche se Dunkerque e Calais non fossero sulla riva del mare ed anche se, essendo sulla riva del mare, non fossero i punti della costa europea più prossimi all'Inghilterra.

Quindi, per ora almeno, in una tale direzione di attacco non bisogna vedere che una direzione necessaria dato lo schieramento avversario. Se i tedeschi intendono rigettare l'estrema sinistra degli alleati, questa intenzione, perfettamente logica, ha, almeno per ora, un unico scopo: quello di

vincere la battaglia in Francia.

Dire che, oggi, nella situazione precaria nella quale si trovano i tedeschi sui due scacchieri, occidentale ed orientale, essi pensino seriamente ad attaccare, in un modo qualsiasi, l'Inghilterra, ci sembra quasi un fare offesa al buon senso del grande stato maggiore.

Per il momento i tedeschi hanno, come volgarmente si dice, altre gatte da pelare.

Le minacce di invasione dell'Inghilterra sono perciò alquanto premature, e fanno parte di quella strategia verbale che, del resto, non è completamente inutile. La stampa tedesca, minacciando l'Inghilterra, ottiene un duplice scopo: quella di dimostrare ai tedeschi che si hanno ancora la forza di minacciare, quello di influire sull'opinione pubblica inglese in modo che questa sia tentata a mandare rinforzi in Francia con una certa avarizia. L'opinione pubblica è una sensitiva che non guarda tanto per il sottile e quindi su di essa anche le chiacchiere possono avere qualche effetto. Ma in realtà l'Inghilterra può ancora dormire i suoi sonni tranquilli. Ciò non vuol dire che la Germania non tenti su Londra qualche operazione aerea, sempre allo scopo di impressionare l'opinione pubblica; vuol dire semplicemente che non c'è motivo di prevedere nessun tentativo di qualche importanza.

Come dicevamo qualche giorno fa, la grande guerra è scoppiata troppo presto rispetto ai mezzi aerei; questi sono ancora, diremo così, una piccola minoranza, che, in certi casi, può riuscire utilissima ma che non può certamente decidere nulla. È l'inizio della guerra a tre dimensioni, e perciò la parte principale è ancora la lotta sulla superficie; finché l'Inghilterra potrà dominare la superficie del mare potrà ritenersi sicura dalla invasione tedesca.

Se la grande guerra avesse tardato a scoppiare almeno una decina di anni forse le cose si sarebbero presentate diversamente e forse, il dominio dell'aria avrebbe avuto una importanza uguale a quella del dominio del mare. Oggi il dominio dell'aria è bensì un vantaggio, ma un vantaggio relativo; un valido aiuto per la lotta sulla superficie.

Non bisogna quindi cercare nella azione attuale dell'esercito tedesco un secondo fine; né compiacere le cose già di per sé stesse molto complesse; noi siamo perfettamente convinti che il grande stato maggiore sarebbe già molto soddisfatto se potesse vincere la battaglia di Francia, che rappresenta un osso molto più duro, forse, di quanto si aspetta. Una vittoria su questa scacchiera avrebbe l'enorme vantaggio di poter permettere il rinforzo



degli eserciti alleati, austro-tedeschi, sull'altro scacchiere, rinforzo, del quale, vi è ragione di dubitare, si deve già sentire il bisogno.

Del resto se l'Inghilterra si premunisce fa bene; del nemico non bisogna mai aver paura, ma non bisogna neppure mai infischiarci; tuttavia gli inglesi debbono pensare che se hanno centomila uomini disponibili, questi centomila uomini saranno più utili all'Inghilterra in Francia che non in patria.

In patria, i centomila uomini, molto probabilmente, dovrebbero passare il loro tempo a giuocare al *foot-ball* od al *law-tennis*, mentre in Francia potrebbero impiegare il loro tempo più utilmente. Una vittoria degli alleati sui tedeschi, una vittoria decisiva, assicura l'Inghilterra da qualunque minaccia, poichè la minaccia all'Inghilterra, se potrà venire, non verrà che dopo una vittoria dei tedeschi sui loro nemici in terra ferma.

Se l'Inghilterra, in questo momento, conservasse forze in patria per difendersi da una eventuale invasione commetterebbe un errore imperdonabi-

le. L'intangibilità della costa inglese, in questo momento, si assicura sulla terra francese, anche ammesso che i tedeschi avessero la possibilità, ora, di compiere sbarchi in Inghilterra.

E poi ricordiamo sempre che la guerra è anch'essa retta dal buon senso: can che abbaia non morde. Credete proprio, cortesi lettori, che se la Germania avesse serie intenzioni di gettarsi sull'Inghilterra, e se ne avesse la possibilità, lo annuncerebbe così sventatamente e così apertamente? A che scopo? Perché l'Inghilterra si premunisse? Evvia! Finora, almeno, nulla ha dimostrato che il grande stato maggiore sia animato da uno spirito così caritatevole verso i suoi avversari.

Più semplicemente e più logico è il pensare che invece il grande stato maggiore abbia sguinzagliato la muta dei suoi *Zeitung* perché latrino ferocemente e faccia la voce grossa e minacciosa allo scopo di distrarre l'avversario; chi sa che questi non sia così semplice da lasciarsi prendere al giuoco; in ogni caso tentar non nuoce e costa tanto poco.

**11/36.**

**Sul mare, 28 ottobre 1914, p. 1.**

La grande guerra ha messo in presenza le maggiori flotte del mondo, tuttavia la superficie del mare resta nella più grande tranquillità, poichè ciò che sino ad ora è avvenuto sul mare è assolutamente trascurabile di fronte a quanto potrebbe accadere da un momento all'altro.

In due articoli successivi, 9 e 10 agosto, noi abbiamo cercato di tratteggiare, nei primi giorni della grande guerra, la situazione rispettiva delle flotte avversarie nei due grandi scacchieri, del mare del Nord e nel Mediterraneo, ed abbiamo esposto le nostre idee sulle probabili azioni delle flotte avversarie.

Per quanto ha tratto collo scacchiere del Mediterraneo dicevamo: «L'azione della flotta austriaca dovrà essere intonata ad una specie di difensiva strategica con offensiva tattica, dovrà essere condotta in modo da non lasciarsi mai cogliere in fallo, ma da cogliere in fallo; dovrà presentare come caratteristiche la finezza e l'astuzia, dovrà risultare aggressiva, insistente, noiosa, ma non mai essere tale da esporsi ad una azione a fondo, decisa, irreparabile».

Per quanto ha tratto collo scacchiere del mare del Nord e del mar Baltico dicevamo:

«Non sembrerebbe opportuno, per la flotta tede-

sca, un'azione risoluta e decisiva nel mare del Nord. D'altra parte una efficienza navale di tanta importanza deve necessariamente essere utilizzata ai fini della guerra e perciò lungi dal rimanere inattiva, la flotta tedesca dovrà tentare di arrecare il maggior danno possibile al nemico, senza tuttavia lasciarsi cogliere in un impegno a fondo, decisivo. Contro la Russia la flotta tedesca avrebbe tutto l'interesse di agire decisamente per sbarazzarsene di un colpo, ma, naturalmente, la Russia non avrà nessuna intenzione di prestarsi a questo giuoco...». Dopo circa tre mesi di guerra possiamo constatare che, in massima, le flotte avversarie, si sono attenute ai concetti da noi esposti. In nessuno dei tre mari: Mediterraneo, del Nord e Baltico, le flotte di minore potenza si sono lasciate cogliere in fallo, in ognuno dei tre mari le flotte di efficienza minore hanno agito semplicemente per mantenersi in potenza, eludendo il naturale desiderio delle flotte più potenti di provocare una battaglia decisiva. In mare non vi è stato, si può dire, che un grande spreco di mine, che hanno agito ciecamente affondando amici, nemici e neutrali; qualche azione ardita e riuscita di sottomarini; qualche piccolo scontro fra unità di secondaria importanza; in definitiva, come dicevamo fin da principio, nulla

di veramente interessante.

Sembra a noi, perciò, che le flotte degli Imperi centrali si siano un po' troppo strettamente ottenute al concetto generale di conservarsi in potenza, non abbiano dimostrato alcuna attività offensiva, né quell'orditezza di operazioni che conviene essenzialmente a chi si trova ad essere più debole dell'avversario.

Di fatto è avvenuto che l'Inghilterra e la Francia hanno avuto libero ed incontrastato il dominio del mare, e tale dominio del mare hanno utilizzato ampiamente eseguendo numerosi e grandiosi trasporti di truppe, agendo quasi come se le flotte avversarie non esistessero; non solo, ma hanno completamente paralizzato il commercio marittimo tedesco, conservando intatto il proprio.

Tutto ciò dimostra che, almeno fino ad ora, l'efficienza delle flotte degli Imperi centrali non è stata in alcun modo utilizzata; un fatto di tal genere non può derivare che da due cause: o che non si è voluto utilizzarla per riserbarla ad un momento più opportuno, o che non si è potuto utilizzarla.

Per quanto riguarda la flotta austriaca, è evidente che un'azione ardita nel Mediterraneo contro convogli francesi, o navi francesi od inglesi, avrebbe messo in un pericolo estremo quelle unità che a tale azione fossero state destinate, e ciò perché l'Adriatico è un mare chiuso, fuori dell'Adriatico le navi austriache non avrebbero potuto trovare rifugio, né mezzi di rifornimento.

Ma pur tuttavia è lecito domandarvi: quale altro scopo può ripromettersi la flotta austriaca? Forse quello di stancare e di diminuire l'efficienza della flotta francese obbligandola ad una lunga e sterile azione di vigilanza? Tale vigilanza non bisogna credere che debba essere esercitata dalla flotta franco-inglese rimanendo nell'Adriatico; una vigilanza di questo genere può essere esercitata dalla flotta franco-inglese anche da Malta, poiché se gli austriaci vorranno fare qualche cosa contro i loro avversari dovranno pur sempre allontanarsi dalla loro base di più di quanto non se ne debbano allontanare gli avversari. Presto o tardi i franco-inglesi si costituiranno una base di operazione vicina nello stesso Adriatico, ed allora le cose saranno ancora più facilitate per gli alleati.

Il non fare nulla assolutamente corrisponde al mettersi in una attitudine completamente difensiva, in quell'attitudine che è la peggiore di tutte perché non fornisce che risultati negativi; presto o tardi sarà necessario uscire dall'imbottigliamento, che andrà man mano diventando più efficace e più

stretto, lasciando sempre minor libertà di manovra e quindi minori speranze di riuscita.

Ciò che abbiamo detto per la flotta austriaca possiamo ripetere, a maggior ragione, per quella tedesca.

Il mare del Nord a confronto del Mediterraneo, rappresenta un mare aperto; il nemico ha punti vulnerabili molto vicini; i grandi movimenti marittimi fra l'Inghilterra, e la Francia si compiono a breve distanza dalle basi navali tedesche; in tali condizioni di cose nulla è stato tentato dalla flotta tedesca, eccetto che qualche azione di sommergibili.

Evidentemente un tentativo fatto con una squadra di qualche importanza avrebbe potuto condurre alla perdita di qualche unità, ma forse, avrebbe potuto produrre qualche effetto contro la flotta inglese e specialmente contro la sicurezza dei continui trasporti dall'Inghilterra alla Francia. Le navi da guerra non sono fatte per essere conservate che in tempo di pace, in tempo di guerra sono fatte per essere utilizzate nel miglior modo possibile ed è inutile conservarsi in potenza se questa potenza non si sfrutta. Noi abbiamo visto ciò che hanno potuto fare quegli incrociatori tedeschi rimasti, all'atto della dichiarazione della guerra, lontano dal grosso della flotta. Isolati e sperduti nella vastità degli oceani essi hanno prodotto al nemico più danni, materiali e morali, che non tutto il resto della poderosa flotta del Kaiser.

Questa conservazione assoluta della flotta può avere uno scopo lontano? Può darsi che nel concetto tedesco ciò possa essere, ma, certo, tale scopo non si giunge a vedere ed a nostro parere non può giustificare l'attuale periodo di assoluta inattività. E, secondo noi, un'illusione ritenere che una flotta nemica possa venire disgregata senza battaglie ed è ancora un'illusione il credere che durante una guerra si possa accrescere la propria potenza marittima sino a raggiungere l'avversaria, poiché l'avversaria lavorerà anch'essa per non lasciarsi raggiungere.

Chi è meno forte, specialmente in mare, deve diminuire il suo svantaggio sopperendovi con una attività maggiore di azione, con una arditezza superiore; in mare, se vi può essere un'azione strategica improntata ad un carattere difensivo generale, non vi può essere un'azione improntata ad una difensiva passiva; anzi, se mai, è il più debole che deve essere il più ostinatamente offensivo, quello che non deve lasciar sfuggire nessuna circostanza favorevole per danneggiare il nemico.

L'affondamento di una nave non ha nessuna importanza se ne è stata affondata anche una avversaria; è una vittoria se ne sono state affondate due. Il concetto che deve prevalere nella guerra navale non deve essere mai quello della conservazione delle proprie unità, ma quello della distruzione delle unità avversarie; la vittoria non consiste nel rimanere intatti, consiste nell'andare a fondo dopo aver mandato a fondo un numero di unità maggiore.

E perciò, nonostante che in linea generale le flotte degli Imperi centrali si siano attenute ai concetti che noi avevamo espressi sin da principio, pure, ci sembra, che abbiano mancato di sviluppare quelle azioni parziali, ardite, offensive, temerarie anche, che sono necessarie per non annullare una grande forza in potenza; ma questa fino a quando si mantiene semplicemente in potenza è come se non esistesse e non ha quindi nessuna influenza sulla guerra.

## Novembre

11/37.

**Due novembre, 2 novembre 1914, p. 2.**

*I 21 articoli di novembre sono dedicati in forte prevalenza alle operazioni. Il fronte francese perde però di rilievo, perché il carattere di guerra di posizione assunto esclude novità clamorose e viene interpretato (non soltanto da Douhet) come una rinuncia temporanea da entrambe le parti ad una offensiva risolutrice, con una sottovalutazione della durezza dei combattimenti tuttora in corso. Una certa attenzione è riservata all'ingresso nel conflitto della Turchia, cui giustamente Douhet non attribuisce un'importanza determinante, anche se non evita considerazioni superficiali alquanto negative sull'impero ottomano che pure conosceva assai poco. Un peso crescente ha poi la guerra sul fronte russo, cui è dedicata quasi la metà degli articoli: con ogni evidenza Douhet auspica su questo fronte la svolta decisiva della guerra che non veniva dal fronte francese. Anche se non cessa dal mettere in guardia il lettore sulla precarietà delle informazioni a sua disposizione, nell'analisi di queste operazioni Douhet si rivela alquanto partigiano, accordando una fiducia completa all'esercito e all'alto comando zarista e sottovalutando sistematicamente i successi dell'esercito tedesco (le vittorie di Hindenburg e Ludendorff in Prussia orientale sono quasi dimenticate). Nella nostra selezione privilegiamo i pochi articoli di interesse generale (notevole quello del 2, in cui Douhet riprende un suo scritto del 1910, dove la guerra aerea era vista come un accrescimento gratuito della terribilità del conflitto) e invece*

*sacrifichiamo quelli sulle operazioni sul fronte russo per evitare le molte ripetizioni didascaliche richieste dal ritmo quasi quotidiano degli articoli su temi e teatri assai poco noti al lettore.*

*L'articolo di Douhet citato nel testo di questo primo articolo (con lievi modifiche di forma) è I problemi della aereonavigazione, VI, apparso su "La Preparazione" del 28-29 luglio 1910 (e non del 1909, come sembrerebbe dal testo), riprodotto in questo volume.*

(N.d.C.)

Mai, forse, come in quest'anno, il triste anniversario che oggi ricorre poté sollevare più largo fremito nel mondo.

La vita dell'uomo è breve ed una legge implacabile della natura vuole che ogni vita si spenga. La terra è un immenso cimitero sul quale noi passiamo, ridendo e piangendo, senza curarci della infinita quantità di cadaveri che la rendono fertile e bella; sulla polvere degli esseri che furono vegeta una fioritura rigogliosa e noi siamo abituati ad aspirare il profumo dei fiori senza curarci della provenienza dell'humus dal quale le loro radici distillano il profumo.

L'uomo è un animale essenzialmente adattabile; il tempo cancella dal suo animo i più grandi dolori, la vita lo urge e resta solo una religione del passato; un ricordo triste e rassegnato di coloro che ci furono cari ed ora riposano.



In questo giorno, che un'antica e pia consuetudine volle dedicato ai morti, il nostro pensiero si rivolge con maggiore intensità verso il passato e rivà verso i giorni che più non torneranno in un mesto pellegrinaggio di anime, non turbato da sentimenti diversi dalla pietà e dall'amore; è un giorno di rassegnazione al destino che non transige, tutti raggiungendo, a suo tempo, colla gran falce. Ma oggi questo giorno di rassegnazione si cambia in giorno di rivolta.

Non un destino fatale, non una legge immutabile della natura ha voluto l'ecatombe che da qualche mese la guerra offre alla guerra e che ogni giorno si intensifica e si allarga.

Non una convulsione naturale ha spento e spegne migliaia e migliaia di vite umane nel fiore della loro giovinezza, ma una umana convulsione semina la morte fra le vite più fresche.

La rassegnazione che segue l'inevitabile si trasforma in rivolta contro l'evitabile ed il voluto.

Innumerevoli tombe si scavano frettolosamente nelle immediate vicinanze del luogo ove gli uomini caddero nella furia degli attacchi e nella disperazione della difesa, ed in esse scompaiono i miseri avanzi degli uomini dilaniati dagli uomini, in un aggroviglio mostruoso di corpi irrigiditi in strane posture, nemici contro nemici, quieti alfine in una pace eterna; poca calce e poca terra li ricopre, mentre sulle tombe fresche seguitano altri uomini a dilaniarsi ed a morire, soli, lontani da ogni affetto e da ogni lagrime.

Giorno dei morti. Ma che giorno, è l'anno dei morti, questo: l'anno terribile delle morti più atroci, l'anno devastatore della parte più rigogliosa dell'umanità.

Eppure coloro che cadono sono forse i meno da compiangere. Felici coloro che una palla colpisce in pieno nell'ebbrezza di un assalto, con un santo nome sulle labbra gettato come un'ultima sfida al nemico che tentenna.

Miseri coloro che, lacerati, rendono l'ultimo sospiro nei vasti campi abbandonati, illuminati dal chiarore degli incendi nelle lugubri notti e nei silenzi rotti dai gemiti e dai rantoli.

Ma infelicissimi quelli che restano e non vanno. Immaginate nei vastissimi territori delle grandi nazioni in guerra quale immenso dolore e quale più immensa ansia incombe. Dagli Urali ai Pirenei è una serie ininterrotta di nazioni sulle quali si addensa ogni giorno una più fitta caligine di lutto. Dai Pirenei agli Urali, in ogni capanna ed in ogni casa; nei borghi, nei villaggi; nelle più piccole e

nelle più grandi città, innumeri famiglie, violentemente spezzate e monche dei loro membri più forti, piangono in una infinita aspettativa di dolore. Sono donne, madri, spose, figlie, vecchi, bambini, che si domandano, nell'angoscia di una incertezza eterna, dove saranno i loro cari, se vivi, se morti, se morenti, dimenticati in un fosso o dietro un cespuglio, in un triste ospedale, in una terra straniera.

Nulla essi sanno. Più terribile di ogni guerra passata è forse questa, non per la sua vastità e per la sua ferocia, ma per l'angoscia senza nome che ha sparso e spande su di una immensa moltitudine di esseri deboli, la quale contro il destino non ha altra difesa che il pianto.

Nulla sanno quelli che restano e l'incertezza è il peggiore dei tormenti. Nulla può valere a far cessare una tale incertezza, ad eccezione di una fatale sicurezza. Che vale una notizia che è sempre in ritardo; colui che scrisse: sto bene, può essere cadavere dieci minuti dopo aver scritto: sto bene. Agli infelicissimi che attendono giunge talvolta una certezza; ma è quella del fato compiuto. È una medaglietta ed una piastrina che porta un numero inciso; nulla di più ed è tutto quello che resta di una virile e vitale energia. È tutto. Dove cadde, come fu colpito, che lo soccorse, chi gli chiuse gli occhi, chi lo seppellì, dove? Tutto è ignoto, non resta che un pezzo di metallo ed un numero, quando pure ciò resta. Per molti non resta neanche ciò; e l'incertezza dura mentre sotto la calce, chi sa dove, le ossa dell'aspettato sbianchiscono a fior di terra. Tutto l'orrore della guerra non si svolge sui campi di battaglia. Sui campi di battaglia brilla talvolta il sole e nella lotta feroce ogni altra cosa viene dimenticata, l'uomo si riavvicina al bruto che lotta per la sua conservazione, chi cade dolora, ma chi vince si esalta in una gioia che tutto fa dimenticare. Oltre i campi di battaglia si estende l'orrore della guerra e se esso non si presenta palese allo sguardo è perché, più che una devastazione di cose ed un tormento di corsi, è un martirio di anime.

Milioni di uomini combattono nel tumulto ardente delle battaglie, milioni di madri piangono nella quiete tranquilla dei focolari domestici; ed ognuna di queste infelici rivolge il suo costante pensiero al nato dalle sue viscere che in ogni istante può esser là, in un indeterminato punto di una indeterminata regione straniera e sconosciuta, col corpo infranto, lamentevolmente chiamando al suo soccorso colei che gli dié vita, colla mirevole parola che giunge sulle labbra all'uomo che si spezza:

mamma! Pensate quale dilagare di dolore e di angoscia per gli innumeri cuori innocenti che vegliano nelle tristi sere di questo terribile autunno, nelle case deserte, col pensiero lontano, senza direzione e senza coscienza, nella impotenza di qualunque azione.

Questo è il lato più terribile della guerra moderna che esula dai campi di battaglia per riversarsi su tutta l'estensione delle Nazioni in lotta, accomunandole in uno stesso mare di miseria e di infelicità.

Alla constatazione del cumulo degli orrori che la guerra presenta l'animo del pensatore si rivolta. Nessuna necessità assoluta impone all'umanità un simile strazio di sé stessa, nessuna fatalità ineluttabile impone all'uomo di inveire così ferocemente contro se medesimo. Se dunque un tale atto di follia collettiva è possibile vuol dire semplicemente che l'organizzazione dell'umanità è sbagliata e che l'edificio che l'umanità è andata creandosi, e di cui sembra fiera, pecca per la base; la società umana deve avere fondamenta ben poco solide se al più piccolo urta tutto si sconvolge e tutto si travolge; la gran macchina costituita dall'umanità deve essere ben male concepita se in essa possono svolgersi degli attriti tali da arrestarne, di quando in quando, il regolare funzionamento e da mandare a rifascio ogni più delicato ingranaggio; se, dopo migliaia e migliaia di anni, l'uomo non ha saputo modificare i sistemi della sua convivenza sociale in modo da evitare che tale convivenza non si trasformi, a quando a quando, in una lotta sociale spaventevole, contraria ad ogni suo interesse materiale e morale, l'uomo ha ben poco diritto di essere fiero di sé e della sua opera, ha ben poco diritto di ritenersi perfettibile. L'uomo delle caverne uccideva il suo contemporaneo per rapirgli il cerbiatto ucciso, impiegando la selce scheggiata; l'uomo della radiotelegrafia uccide il suo contemporaneo col mortaio da 420 per rapirgli un mercato commerciale; il perfezionamento è nel mezzo e nello scopo, non nell'uomo.

Cinque anni fa, quando incominciarono i primi tentativi seri del volo umano, noi scrivevamo:

«La guerra nell'aria, comunque possa svolgersi, sarà una conseguenza inevitabile del saper volare. Ora su questo *inevitabile* il nostro pensiero si è arrestato. Mentre il raziocinio imponeva alla nostra mano di scrivere questa brutta parola, tutto quello che è in noi di umano si rivoltava. Per quale crudele e bestiale ragione una delle più belle, delle più

geniali, delle più poetiche conquiste dell'uomo deve, necessariamente, rivolgersi contro l'uomo, all'uomo fornire una nova arma per uccidere, per l'uomo divenire un novo mezzo per dolorare? Per quale stupido e sanguinario motivo, su questo novissimo veicolo che ci avvicina al cielo e che, navigando pel grande oceano senza confini, non conosce le stolte barriere, dobbiamo sentirci, inesorabilmente, sospinti a caricare armi ed armati? Per quale malsana ed atavica ferocia sentiamo noi, non appena l'uomo ha imparato a librarsi nell'aria, e ancora tentenna, l'irresistibile bisogno di studiare il mezzo più acconcio per farlo, brutalmente, precipitare a terra? Eppure tale è la civiltà nostra, quella civiltà che ci fa andar pettoruti e fieri e per la quale ogni trovato di vita si trasforma in strumento di morte! Oggi ancora noi sentiamo, istintivamente, la verità di questo asserto: «Dovunque due uomini si possono incontrare, una lotta è possibile», e ci apparirebbe ingenuo, o tre volte buono, chi ci dicesse: «Dovunque due uomini si incontreranno, là si stringeranno le destre». Qual mala bestia è dunque questo re del creato che ha tanti nemici attorno a sé, ma nessuno più feroce di sé?

Una fiera sadica e selvaggia si appiatta nel nostro cuore. Non è essa forse che ci conduce agli spettacoli impressionanti e che ci fa scorrere, fra pelle e pelle, quel delizioso brivido che ha della voluttà? Non è essa forse che rende affollato il circo, dove si chiude il cerchio della morte, od il serraglio, quando ci offre la vista d'una delicata testa muliebile fra le calde fauci d'una tigre? Non è essa che riempie le tribune nelle corse automobilistiche e nelle gare aviatorie? Che si diletta di minuti resoconti dei peggiori delitti, delle raccapriccianti figurazioni cinematografiche, che si risveglia e annusa ogni qualvolta le giunga il più sottile odore di sangue?

Dovunque un uomo corre pericolo di vita, una folla di uomini, desiderosi di provare l'acuto *frisson*, accorrerà, e tanto più grande sarà la folla quanto più grande il pericolo, e guai se il pericolante esiterà: la folla lo sospingerà alla morte coll'urlo di tutte le sue bocche, riservandosi, poi di commuoversi, coccodrillescamente, sullo squarciato cadavere.

Ma non potremo noi, mai e poi mai, ribellarci all'imperio della fiera che si appiatta e che rugge nel nostro cuore?»

Questa domanda ci rivolgiamo allora, dopo di allora la guerra nell'aria è venuta, ed ora rispondiamo *no* alla nostra domanda.

La sterminata schiera di morti, dai quali noi discendiamo, ci ha tramandato l'invisibile retaggio che ange l'umanità tutta; l'idea della lotta mette in noi una strana palpitazione, accelera la circolazione del nostro sangue, esalta il nostro sistema nervoso, è il sintomo di una antica malattia tramandataci

dalle antichissime generazioni e conservatasi per innumerevoli generazioni.

Composta di uomini malati l'umanità non può essere che malata; così si spiegano anche le sue follie. È una triste constatazione che meritava di esser fatta in un triste giorno.

**11/38.**

**La mazza e l'incudine, 3 novembre 1914, p. 3.**

Il colpo di mazza, tentato dall'esercito tedesco sull'estrema ala sinistra degli eserciti alleati, è fallito. L'idea era ottima in sé, ma il nemico ha trovato il modo ed i mezzi per correre alla parata; vi è corso ed ha rintuzzato il colpo avversario. Data l'enorme linea sulla quale andava svolgendosi la battaglia, l'unico spazio libero veniva a trovarsi all'estrema sinistra degli alleati; puntando rapidamente e fortemente per questo spazio libero si poteva nutrire la speranza di eseguire finalmente quell'avvolgimento, sempre tentato e mai riuscito.

Prima di tentare un tal colpo era necessario impadronirsi di Anversa e della costa belga, che sarebbe rimasta troppo alle spalle e poteva essere apportatrice di noie durante una simile avanzata. Intanto, mentre si procedeva all'espugnazione di Anversa, venivano raccolte le forze per tentare il colpo in modo da renderlo il più poderoso possibile.

Ma tutti questi preparativi non potevano sfuggire all'occhio del nemico; per quante precauzioni si prendano le notizie volano e, quando anche le notizie non volassero, oggi giorno volano gli uomini che vanno cercando e raccogliendo le notizie. Il colpo diretto su Anversa era insieme una finta ed una botta; una finta in quanto che poteva distrarre l'attenzione del nemico, una botta in quanto che l'occupazione di Anversa era necessaria allo svolgimento del piano futuro.

L'insieme era forse molto ingegnoso, ma anche troppo complesso, perché potesse riuscire; in guerra non riescono che le cose semplici.

Naturalmente lo stato maggiore francese deve essersi chiesto: ma perché mai il grande stato maggiore si preoccupa di Anversa e lancia contro questa piazza tanta gente e tanti mezzi, mentre la battaglia di Francia prosegue indecisa, mentre, quindi, sarebbe utile impiegare questa gente e questi mezzi sulla linea di battaglia?

Quando il nemico compie una operazione che non ci appare chiara e specialmente non utile ai suoi fini, non resta che pensare: o il nemico è un imbecille

o noi non vediamo lo scopo al quale mira.

Ora, come detto tante volte, bisogna sempre escludere che il nemico sia meno furbo di noi e che faccia ciò che a noi sembra errato e non faremmo; bisogna quindi sempre concludere che, se il nemico fa ciò che fa, deve, necessariamente, avere uno scopo che, forse, a noi non appare ancora, ma che non tarderà ad apparire.

Perciò tutte le volte che l'avversario fa una mossa che, a tutta prima, ci appare strana, dobbiamo rimanere inquieti fino a che non si sia trovato il perché della mossa stessa, le ragioni per le quali, la mossa, che ci appariva strana, diventa invece logica.

Questo lavoro di induzione deve avere compiuto lo stato maggiore francese e, come abbiamo detto, le notizie, che certamente tale stato maggiore deve aver ricevuto sui movimenti dell'esercito tedesco nel Belgio, debbono avergli facilitato tale lavoro induttivo, che, d'altronde, non doveva riuscire superlativamente difficile. E che il lavoro induttivo dello stato maggiore francese abbia sortito giuste conclusioni, lo vediamo specialmente da due fatti; primo, l'abbandono d'Anversa per parte dei suoi difensori; secondo, la parata eseguita all'estrema sinistra francese.

L'esercito belga coi rinforzi inglesi non ha difeso ad oltranza Anversa. Per quando le fortificazioni di Anversa avessero potuto essere sabotate dai fornitori, per quanto l'artiglieria tedesca fosse prevalente, è certo che i 60-80 mila uomini, fra belgi ed inglesi, che tenevano Anversa, avrebbero potuto tenere maggiormente; ma, tenendo maggiormente, avrebbero rischiato di rimanere chiusi entro la piazza. Ciò non conveniva. Anversa è un dettaglio, la battaglia da vincere è quella di Francia; vinta questa Dio provvederà; perdere 60-80 mila combattenti da campo aperto, lasciandoli schiacciare sotto le macerie di una città in rovina, sarebbe stato un errore e tale errore non venne commesso. Ormai è dimostrato che la fortificazione permanente



diventa una trappola per chi vi resta troppo attaccato e che una buona trincea, in piena terra, con ampio campo di tiro ed un saldo reticolato di filo di ferro, vale forse più di una cupola corazzata, specialmente fabbricata da Krupp, ramo esportazione.

L'esodo da Anversa dell'esercito belga è stato quindi un atto voluto; ammirevolmente voluto ed ammirevolmente eseguito, e noi dobbiamo riconoscere nell'eroico Re del Belgio una grande fermezza di carattere ed una netta visione delle supreme necessità della guerra, per aver deciso di abbandonare la seconda sua capitale per condurre il suo esercito, ancor in condizioni di combattere, nel punto decisivo, a fianco degli alleati, mentre l'impeto del cuore lo trascinava a difendere fino all'estremo, l'ultimo lembo del suo regno devastato. Il tempo che fu necessario per prendere Anversa, il tempo che fece guadagnare l'esercito belga, rinforzato da inglesi, fuori di Anversa, fu sufficiente allo stato maggiore francese per prolungare la sinistra del grande schieramento, saldandolo all'esercito belga retrocedente da Ostenda. Ora questo prolungamento della sinistra alleata non sarebbe riuscito in tempo se in tempo non fosse stato ordinato; ossia se troppo tardi lo stato maggiore francese si fosse accorto delle vere intenzioni tedesche. Probabilmente l'esercito tedesco non si aspettava su questa estremità dell'ala sinistra alleata un tale spiegamento di forze ed una simile resistenza, né gli alleati avrebbero potuto far ciò se non avessero avuto una riserva strategica disponibile.

Le forze impiegate dagli alleati sulla loro estrema sinistra sono forze troppo grandi per poter dire che esse vennero raccolte da altri punti del fronte; il prolungamento del fronte non è stato ottenuto assottigliando e distendendo il fronte stesso; è stato ottenuto portando nuove forze sulla sinistra, precisamente come l'attacco della sinistra alleata venne eseguito dai tedeschi portando nuove forze sulla loro destra.

Le minacce fatte contro l'Inghilterra e la dichiarazione fatta di volersi impadronire di Dunkerque e di Calais, per prepararsi una base contro la perfidissima Albione, erano evidentemente una lustra, un diversivo per cercar di trattenere in Inghilterra le forze inglesi; la vera ragione, la più semplice, la più logica e la più urgente dell'attacco sulla sinistra alleata, era quella di tentare la decisione dell'eterna battaglia di Francia; ma il colpo di mazza è caduto su di una incudine che ha resistito.

La gran linea si è saldata ai due ostacoli estremi insormontabili, la Svizzera ed il mare, e fra la Germania e la Francia, lungo tutta la grande linea, continua l'aspro attrito che consuma le forze a contatto.

Dicesi che il generalissimo Joffre, richiesto delle sue attenzioni, abbia risposto: «Per ora *je les grignotte*».

Se non è vera la frase è ben trovata. L'azione degli eserciti alleati è dipinta del verbo *grignotter*. Per ora gli alleati non hanno fatto altro, non hanno mai disegnato un'azione speciale, a fondo, risoluta; non hanno mai tentato di sfondare una parte della fronte nemica; si sono limitati sempre a *rosicchiare* questa fronte, estendendola man mano che il nemico la estendeva.

Noi non sappiamo se questa attitudine sia un'attitudine voluta od imposta. Voluta per raggiungere uno scopo speciale, od imposta perché non si può fare di più.

Il fatto che, per prolungare la loro sinistra, gli alleati si sono serviti di una riserva strategica, indica che una riserva strategica esisteva, e potrebbe far dubitare che tale riserva avrebbe potuto essere impegnata su di un punto del fronte per rompere quello nemico. Ciò non fu fatto, e da ciò potrebbe dedursi che non fu voluto fare in attesa di migliore occasione. Ma sono tutte deduzioni queste che basano su fondamenti molto instabili, e conclusioni da prendersi con beneficio d'inventario.

Naturalmente il *rosicchiamento* è reciproco; ma poiché le forze in presenza si bilanciano, tanto che la linea di battaglia ha ondeggiamenti lenti e di trascurabile entità, tale *rosicchiamento* sarà tanto meno sentito da chi più facilmente è in grado di provvedere ai danni da esso compiuti.

Date le rispettive posizioni dei due eserciti avversari, date tutte le altre contingenze che altre volte enumerammo, noi riteniamo che da questo lato trovisi in migliori condizioni l'esercito alleato.

La battaglia di Francia dura già da un tempo lunghissimo ed ha sconvolto tutte le idee che si avevano sulle battaglie; potrà durare lungo tempo ancora, ma non potrà essere eterna. Come finirà? Finirà, diremo così, di morte naturale, ossia, a forza di rosicchiarsi a vicenda, verrà un giorno in cui una delle due linee, venendo a mancare di coesione, dovrà cedere e retrocederà andando poco alla volta in sfacelo? Oppure finirà per morte violenta? Ossia ad un certo momento noi vedremo uno dei due eserciti avversari avventare una massa compatta di nuove forze su di un punto opportuno della fronte



nemica per spezzarlo e gettarne i tronconi in frantumi?

Chi può dirlo? Certo la seconda fine sarebbe la più elegante; ma, pare, che nella grande guerra abbisogni accontentarsi di vincere anche senza eleganza. Il nocciolo della questione sta nel vedere di quali forze possono ancora disporre gli eserciti nemici; sta nel giudicare quale dei due avversari, alleati o tedeschi, è capace di raccogliere ancora

**11/39.**

**La bilancia, 4 novembre 1914, p. 1.**

Nei primissimi giorni della grande guerra (*Chi vincerà - 11 agosto*), considerando, non le rispettive situazioni degli eserciti belligeranti, non la loro forza e non i piani più probabili, ma semplicemente le nazioni in lotta, ci siamo permessi di emettere un pronostico sfavorevole agli Imperi centrali, dicendo che, fatalmente avrebbe dovuto venire il giorno in cui questi sarebbero stati chiusi in un cerchio che, sempre più serrandosi, avrebbe finito per soffocarli. Questo pronostico parve allora prematuro e specialmente imprudente per chi lo emetteva, in quanto che era troppo deciso e troppo netto per permettere una onorevole ritirata; ora le cose sembrano confermare che esso non era campato in aria.

Se i nostri lettori ricordano, svolgendo il nostro pronostico noi dividemmo la grande guerra in due periodi: il primo dallo scoppio delle ostilità alla entrata in campo della Russia, il secondo da questa entrata in campo della Russia alla fine della guerra. Il secondo periodo della guerra dividemmo in due fasi, prima fase quella che incominciò nel momento in cui si fece sentire la partecipazione attiva della Russia alla guerra (offensiva contro l'esercito austriaco in Galizia), caratterizzata dal proseguimento dell'azione offensiva tedesca; seconda fase quella caratterizzata dalla attitudine difensiva degli Imperi centrali; seconda fase che finirà insieme alla guerra.

Dopo la battaglia della Marna (*Il punto di inflessione? - 13 settembre*), noi ci domandammo se la seconda fase dell'ultimo periodo della grande guerra non si era iniziata. Dopo di allora abbiamo avuto lo svolgimento della grande battaglia di Francia che dura tuttora, il movimento offensivo austro-tedesco in Polonia ed in Galizia, e la successiva controffensiva russa; in questi ultimi giorni abbiamo veduto fallire l'attacco sulla sinistra alleata nella Fiandra.

un nucleo adeguato di forze fresche per tentare l'impresa.

È una questione di numeri e, come dicemmo l'altra volta, a noi pare che il numero tedesco abbia una tendenza a diminuire, quello alleato una tendenza a crescere; attualmente sembra che i due numeri si equivalgano, l'uno avendo raggiunto l'altro; la crisi, dagli eserciti alleati, è stata superata, sta per determinarsi l'altra.

Già fino dal 13 settembre noi affermammo che la ritirata tedesca della Marna non rappresentava un incidente di guerra, una di quelle alternative inevitabili, superata la quale l'esercito tedesco avrebbe potuto riprendere la sua vittoriosa e facile avanzata: noi affermammo invece, e molto recisamente, che la ritirata della Marna rappresentava qualche cosa di più, di molto più grave: un punto di inflessione dopo il quale la magnifica curva dell'avanzata tedesca avrebbe cambiato completamente direzione.

I fatti non ci hanno dato torto. L'esercito tedesco è stato arrestato e, non ostante tutti gli sforzi fatti, non ostante tutti i sacrifici sopportati, non è riuscito a riprendere la sua marcia in avanti; attaccato alle sue posizioni profondamente tormentate non è riuscito a rifare un passo avanti, anzi.

In questi ultimi quindici giorni è stato tentato un colpo, che, se, forse, non poteva avere un effetto veramente decisivo, avrebbe certamente, se riuscito, potuto rialzare le sorti della campagna in Francia. Ma anche questo è fallito.

Dal lato orientale le cose non sono andate meglio; l'avanzata in Polonia ed in Galizia degli eserciti alleati ha avuto buon esito fino a che la Russia non ha creduto opportuno opporsi risolutamente a tale avanzata. Allorché l'esercito russo disse: basta, l'avanzata si è arrestata, e si è cambiata in ritirata. Sui due grandi scacchieri le cose volgono non favorevolmente agli eserciti dei due Imperi centrali.

L'esercito tedesco ha combattuto meravigliosamente dovunque, siamo i primi ad ammetterlo, ed ammettiamo pure, che meglio di così non avrebbe potuto fare. Il fatto che tale esercito ha fatto tutto ciò che era umanamente possibile e che la nazione tedesca ha sostenuto fino ad ora la guerra con un coraggio ed una fermezza meravigliosi, e che, ciò non ostante, oggi si trovi in una posizione, se non

addirittura critica, certamente sfavorevole, dimostra appunto che noi eravamo nel vero quando dicevamo che fatalmente ciò doveva accadere.

Dicemmo essere una illusione, ed una illusione pericolosa, la speranza che si potesse spezzare la Francia prima che la Russia entrasse in giuoco e facesse sentire la sua azione. Quanto fosse una illusione lo constatiamo oggi osservando come, dopo tre mesi di guerra, la Francia è ben lungi dall'essere spezzata, e quanto fosse una illusione pericolosa lo constatiamo osservando come, dopo tre mesi di guerra, la Francia sia presente e minacciosa mentre la Russia avanza. Questa illusione di battere la Francia in poche settimane è forse quella che ha spinto la Germania a tentare la fatale avventura, ed essa derivò, forse, da un certo dispregio della nazione francese per parte della Germania.

Questo dispregio dell'avversario è il massimo errore che si possa commettere politicamente e militarmente. Del nemico, ripetiamo ancora una volta, non bisogna mai aver paura, ma bisogna aver sempre il maggiore rispetto.

La preparazione tedesca, magnifica opera di lunghi anni, è rimasta troppo chiusa in se stessa; ha saputo svolgersi nella massima segretezza, tanto da portare di sorpresa sui campi di battaglia i mortai da 420, ma non saputo vedere abbastanza attorno a sé, od ha veduto male.

Se è vero che la Germania ha usato largamente del servizio di spionaggio in tempo di pace, certo le sue spie non l'hanno servita bene. Avranno raccolto precise informazioni sulle armi, sugli ordigni, sulle fortezze, ecc., ma non hanno visto l'anima della nazione, o non l'hanno saputa comprendere; e, se i mezzi materiali hanno valore, non hanno meno valore le qualità morali dei popoli contro i quali si deve combattere.

Ma non è questa sola la causa della illusione; noi che la dichiarammo illusione non pretendiamo affatto di conoscere a fondo l'anima francese, né quella inglese, né quella russa. Ma noi eravamo, e siamo, degli indifferenti che guardiamo le cose senza partito preso e lo vediamo perciò senza deformazioni. Molto probabilmente i tedeschi le videro diversamente, attraverso la lente dell'orgoglio di razza. Tale lente è molto pericolosa perché ingrandisce se stessi ed impicciolisce gli altri, spostando così i termini del confronto relativo.

Per gettarsi con animo deliberato in una tale avventura evidentemente i tedeschi pensarono che un tedesco equivalesse a tre avversari; ora questo

è un errore: un uomo vale un uomo e nulla di più; quando tre si trovano contro uno, generalmente avviene che l'uno finisce per prenderle.

La minuta, lunga e paziente preparazione tedesca non poteva portare ad altro che a rapidi successi nei primi giorni della guerra, ma, man mano, tale preparazione doveva perdere di valore di fronte all'accumularsi dei mezzi nemici. Francia e Russia si sono adattate a far largo dinanzi alle forze tedesche, più pronte e più preparate, nell'attesa di essere esse stesse pronte e preparate; giunte a questo punto si sono rivoltate. Senza la preparazione tedesca la Germania non avrebbe potuto, forse, neppur riportare i primi successi; senza di essa la sua resistenza sarebbe stata e sarebbe inferiore; certamente la sua preparazione è una forza colossale, ma una forza che non venne, secondo noi, sempre ben utilizzata, e che, in questo momento, serve a dimostrare la crisi nella quale si trova l'esercito tedesco.

L'aver potuto disporre di grandi forze, bene organizzate, pronte, prima dell'avversario, ha spinto l'esercito tedesco a precipitarsi da ogni parte, fuori confine, a testa bassa, nel vuoto, allontanandosi dai suoi centri e mettendosi non sempre nella situazione migliore. Fu come una specie di impazienza di vincere, cui mancò la potenza di vincere e che il nemico seppe sfruttare ai suoi danni.

La migliore preparazione tedesca rispetto ai suoi avversari dice che oggi la Germania ha certamente portato sui campi di battaglia, relativamente, più mezzi di quanto abbiano potuto portarne gli avversari. Se i mezzi di lotta della Germania sono rappresentati da 100, certo, in tre mesi la Germania è riuscita a gettarne per es. 80 e cioè l'80 per 100, mentre le nazioni avversarie, mancanti di preparazione, ne hanno gettato certamente una percentuale minore.

Ciò vuol dire che la Germania ha meno riserve delle nazioni avversarie, e che queste si trovano quindi, in migliori condizioni per proseguire la lotta; da ciò deriva che la Germania non si trova e non si troverà più in condizioni di riprendere l'offensiva generale.

Il tempo era il suo maggiore nemico e non le fu possibile vincere il tempo; questo alleato dei suoi avversari, avversario inesorabile, porta nelle file nemiche, ogni giorno, il suo nuovo contributo; oggi la bilancia oscilla sulla sua posizione di equilibrio, domani penderà contro gli Imperi centrali, né la spada di Enver pascià varrà a spezzare il cerchio che tende alla stretta finale.

11/40.

### Il casco e il fez, 6 novembre 1914, p. 3.

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 223.*

(N.d.C.)

A prima vista sembra che il casco ed il fez non presentino fra di loro alcuna rassomiglianza né alcuna affinità.

Ma è un errore. Prima di tutto ambedue sono dei copricapo che portano, ciascuno uno speciale e caratteristico ornamento: la punta o chiodo ed il fiocco.

Al superficiale osservatore, od al critico scherzoso, potrebbe sembrare che il chiodo dovrebbe essere il simbolo od il segnacolo del turco piuttosto che del tedesco, ma non è così. Il casco a punta, duro, rigido, massiccio ed aguzzo si attaglia in modo perfetto all'indole teutonica quadrata, solida, ferma e rigida, mentre il fez, feltro e fiocco, conviene perfettamente all'indole turca, molle, pieghevole, adattabile, deformabile, oscillante.

L'uno e l'altro, più che semplici copricapo sono attributi caratteristici e necessari delle due razze; non sono oggetti posati sopra delle teste, sono qualcosa che fa parte intima delle teste che integrano e definiscono una specie di protuberanza o di escrescenza naturale e distintiva.

Noi possiamo immaginare un francese, un inglese, un russo con una cosa qualsiasi in testa, più o meno larga, più o meno alta, più o meno adorna di ori e di piume; ma un tedesco od un turco non ce li possiamo immaginare rispettivamente, che terminato nella parte superiore col casco a punta o col fez a fiocco, come non possiamo immaginare un toro senza corna od un gallo senza cresta.

Se il fez viene imposto ai turchi dalla loro religione, il casco a punta viene imposto ai tedeschi da una consuetudine, più ancora da un bisogno istintivo di razza, più forte ancora di una religione. Tutto ciò rappresenta evidentemente un lato comune fra i due copricapo, che in apparenza, e solo in apparenza, sembrano così diversi l'uno dall'altro. Ma vi sono altri punti di contatto ben più intimi e ben più profondi.

Il fez ha esercitato un largo e lungo dominio sul mondo ed il dominio del fez si è esercitato lungamente su popoli diversi per razza e per religione mediante l'uso e l'abuso della forza senza complimenti; poco alla volta però questa dominazione, pur non cambiando forma né metodo, si è andata man mano restringendo di fronte alla rivolta dei

popoli oppressi. tanto che ne era prevedibile il tramonto completo a non lunga scadenza.

Dall'alto di una gran curva ascensionale ormai il fez, discendendo continuamente, stava per giungere al livello dello zero

Il casco a punta invece, poco alla volta andò inorgogliendo in uno strano e smisurato sogno di grandezza, che la sua rigida forma non valse a contenere, nella visione di un mondo tutto disseminato di punte, di un predominio aguzzo su tutte le altre razze che usano un copricapo di fantasia. Il casco a punta era giunto ad un momento della sua esistenza nel quale riteneva di essere pronto, preparato ed adatto a cimentarsi nella salita della gran curva della dominazione.

Era quindi naturale, logico ed inevitabile che il casco a punta, imprendendo la salita della gran curva del predominio, si incontrasse col fez, che stava appunto discendendo per la stessa curva. Trovandosi sulla stessa strada, l'uno per conquistare, l'altro per conservare, due fecero comunella insieme: il fiocco si irrigidì e molleggiò il chiodo. Il lieto connubio era fatale: il dispregio di ogni umano e civile diritto e l'omaggio devoto al picchiar sodo, fuori e sopra di ogni umano civile rispetto, nacque, sorse, e si affermò col fez, ed il casco a punta non durò fatica ad assimilarlo in modo meraviglioso ed a esercitarlo in modo ancora più meraviglioso. Il concetto del picchiar sodo che il fez aveva svolto in modo, forse, caotico e disordinato, divenne, passando sotto il casco a punta, ordinato, organizzato, meccanizzato.

La fuga del popolo belga attraverso il paese devastato, fra il fumo degli incendi ed il rovinio dei bombardamenti, sospinto dal terrore del casco a punta non ha nulla da invidiare alle fughe in terrore del popolo armeno, del popolo macedone e di altri miseri popoli dinanzi al fez; fez e casco a punta sono ormai oggetti che incutono davvero il massimo rispetto; ambedue hanno il potere di fare il vuoto dinanzi a sè e dietro di essi ambedue lasciano le stesse orme del loro passaggio quando, naturalmente, ad essi è lecito avanzare, il che sempre non accade.

Vi è dunque fra casco e fez una grande affinità, anzi una affinità tale che si possono scambiare a vicenda senza alcun danno o pregiudizio sugli effetti. Tutto ciò non vuol dire affatto che fra di essi sia possibile un accordo completo e duraturo. Al



contrario, l'accordo non può essere che temporaneo. Se, insieme, essi potranno, casco e fez, riuscire a fare qualche bottino certamente verranno in disputa per dividerselo. Sono troppo simili per andar d'accordo, e per andare d'accordo hanno scopi troppo comuni.

Nel momento attuale, trattandosi di infondere nel mondo la *Kultur*, il casco ha dovuto flettersi per incontrare il fez, ma dopo, nel caso improbabile che la grande opera di civiltà potesse essere portata a compimento, evidentemente il casco dovrebbe ricoprire anche le teste del fez.

Naturalmente il casco a punta, essendosi imposta una missione di civiltà e di progresso così vasta e così complessa, non poteva trovare miglior collaboratore - pensiamo: trattasi di un'opera di civiltà - che nel fez simbolo e segnacolo di una antichissima e progredita civiltà.

Forse se un tale accordo fosse stato noto in precedenza, dinanzi ad un'armonia così perfetta, molte cose sarebbero andate più lisce e molti guai si sarebbero evitati.

Alla Francia, all'Inghilterra ed alla Russia è sembrato un po' ostica l'imposizione di adottare il casco a punta e si sono alquanto ribellate; forse se avessero avuto, come hanno ora, la libertà di scegliere fra il casco a punta ed il fez a fiocco, chi sa se ognuno non avrebbe trovato cappello a suo gusto; ai francesi, agli inglesi ed ai russi è sembrato, forse, che la civiltà e la cultura del casco fossero al quanto

unilaterali, non del tutto complete e soddisfacenti; chi sa, se avessero saputo che questa civiltà e questa cultura erano integrate e sublimite con quelle del fez, se non si sarebbero inchinati, ossequianti dinanzi alla cosa perfetta, senza agire come ragazzacci con poco discernimento, che debbono essere educati a suon di scappellotti.

Vero è che, fin da principio, gli alleati avrebbero dovuto per lo meno intravedere che il casco faceva la guerra coi metodi del fez, ma purtroppo i popoli sono così tardi a riconoscere la verità e così ingrati verso chi fa loro del bene disinteressatamente. Ora almeno non vi dovrebbe più essere alcun dubbio: una stretta ed intima corrispondenza di amorosi sensi corre pubblicamente fra il casco ed il fez e l'insieme forma un tutto così omogeneo, così completo, così armonioso nei metodi e nei fini, che deve essere cieco chi non veda in quel connubio, così ben assortito e così unito, la felicità e la gioia del mondo a venire: cieco chi non veda, ostinato e caparbio che voglia resistere al fatale avvento dell'imperio di quel civile accordo di forze e di progresso. La felicità del genere umano è là: fez a punta o casco a fiocco, non ce lo assicurano colle loro espressioni più nitide e più sincere il *Wolf Bureau* ed il *Tanin*? E poi, alla fine, a chi non piaccia, non resta che la rassegnazione; il *Wolf Bureau* ed il *Tanin* non hanno già forse, a chiacchiere, soffocato la Russia, annegata l'Inghilterra, e polverizzata la Francia?

11/41.

**Nello scacchiere orientale, 8 novembre 1914, p. 1.**

L'orizzonte viene alquanto a schiarirsi sul teatro orientale della grande guerra. Il granduca Nicola ha telegrafato al generalissimo Joffre annunciando che la vittoria ottenuta dai russi in Galizia è la più importante che sia stata riportata sul teatro orientale della guerra dall'inizio delle ostilità.

Il comandante supremo degli eserciti russi non può avere, telegrafando al comandante supremo degli eserciti franco-inglesi, alterato la verità dei fatti; noi quindi dobbiamo ritenere il fatto annunciato conforme al vero, e, poiché in Galizia l'esercito austriaco era già stato, nel precedente corso della guerra, battuto radicalmente possiamo dedurre che, per la seconda volta, sia stato radicalmente battuto, nonostante che il grande stato maggiore, in modo anonimo, dichiari, alla stessa data, che sul teatro della guerra dell'Est non si è verificato nulla di

importante e che da Vienna si annunci che tutto procede secondo le intenzioni del Comando.

In Polonia ed in Galizia lo stato maggiore russo ha sempre avuto l'iniziativa delle operazioni ed ha avuto l'opportunità, i mezzi e la fortuna di svolgere il suo piano precisamente come aveva stabilito. Dato un primo tracollo all'esercito austriaco spingendolo sopra Cracovia, ha eseguito la sua ritirata strategica dietro la Vistola dove radunavasi il grosso delle forze russe. Fu questo il periodo della facile avanzata austro-tedesca e della più facile illusione che paragonò la Russia al colosso dai piedi di creta. Ma il colosso era ben piantato sui suoi piedi, e ad un certo punto, riprese la marcia nel senso opposto; e la fece riprendere a chi, alquanto leggermente aveva proceduto sulle sue calcagna.

Lo schieramento austro-tedesco lungo la Vistola



era costituito da eserciti tedeschi sulla sinistra, da eserciti austro-tedeschi al centro, da eserciti austriaci sulla destra.

L'attacco russo cominciò a delinearsi prima sulla sinistra avversaria, poi sul centro e finalmente sulla destra di modo che tutta la linea austro-tedesca è venuta ad arretrare, ma non ugualmente; nella situazione odierna l'ala sinistra è quella che ha compiuto il più grande movimento di ritirata, l'ala destra, il più piccolo.

L'esercito russo ha attaccato facendo il suo massimo sforzo per la sua destra: massimo sforzo come quantità di forze, come puntata sul nemico più forte (tedeschi), come precedenza nel tempo. Un tale attacco è stato inteso ad avvolgere l'ala sinistra degli eserciti alleati, per ricacciarli verso sud-ovest, distaccandoli dai suoi punti di appoggio naturali di Thorn, Gnesen e Posen e liberando la strada su Berlino.

Tale grandioso movimento eseguito con tanta arte e tanta eleganza non può fare a meno di rallegrarci, poichè è perfettamente consono ai concetti che noi avevamo esposti, ed i nostri lettori vorranno perdonarci se noi ritorniamo per un momento su quanto abbiamo già scritto.

Il 5 ottobre (*Pronostici orientali*), prima ancora che avvenisse l'avanzata sulla Vistola degli eserciti alleati, noi dicevamo: «L'ala destra dell'esercito austro-tedesco, ala formata dagli austriaci, ha il suo fianco destro esposto in quanto che i russi si aggrappano ai Carpazi. Forse da questa parte i russi non tenteranno nulla di più: ad essi è sufficiente che quest'ala non possa avanzare (E di fatto su quest'ala i russi si accontentarono, fino all'ultimo, di impedire agli austriaci di passare il San, li obbligarono ad indietreggiare solo dopo che tutto il resto dell'esercito austro-tedesco aveva già ripiegato). Dove invece ai russi converrebbe esercitare il loro sforzo principale è sull'ala sinistra dell'esercito austro-tedesco, ala costituita da tedeschi e ciò perchè converrebbe ai russi di ricacciare quest'ala in direzione sud-ovest, sul confine austro-tedesco e liberarsi così la strada di Berlino» (e ciò appunto è stato fatto).

Il 26 ottobre (*Vistola e San*) aggiungevamo:

«Se i russi riescono a respingere l'ala sinistra degli alleati, mantenendo semplicemente in rispetto l'ala destra non rimane agli alleati che la scelta fra due soluzioni: o eseguire colla loro sinistra una conversione all'indietro, che viene a scoprire la Germania, o arretrare nuovamente tutto lo schieramento per non spezzarlo.

Sembra che lo stato maggiore russo abbia già incominciato a svolgere questo concetto di attacco per la destra contro la sinistra avversaria sulla fronte N. Georgiewski-Varsavia-Ivangorod, ottenendo successi notevoli; se l'ala sinistra tedesca non potrà resistere molto probabilmente tutta la linea austro-tedesca dovrà ripiegare».

L'ala sinistra tedesca non poté resistere, e l'ala destra austro-tedesca volle resistere al San; ciò, secondo noi, fu un errore perchè ha determinato quello schieramento obliquo che oggi si verifica e che rende sempre più facile una vittoria decisiva russa.

Data la laconicità dei comunicati tedeschi, specie quando non sono piacevoli, non è possibile delineare esattamente lo schieramento attuale dell'esercito austro-tedesco; si può però delineare con qualche esattezza lo schieramento russo.

Sulla cartina [*non riprodotta*] abbiamo segnato molto schematicamente con linee tratteggiate lo schieramento tedesco verso il 25-26 ottobre e con linea continua lo schieramento probabile dell'esercito russo in questi giorni; il lettore potrà formarsi un'idea succinta del movimento retrogrado austro-tedesco.

Ora si osserverà che, mentre l'ala destra degli eserciti alleati è ancora presso il San, il centro deve trovarsi nell'angolo costituito dai confini fra la Polonia e la Slesia, e fra la Polonia e l'Austria, la sinistra contro il confine della Slesia, molto facilmente staccata da Posen.

È una situazione, che possiamo dichiarare, senza esitazione, infelice, poichè il centro russo è più vicino a Cracovia che non la destra austro-tedesca. Se l'esercito russo è capace di continuare nella sua conversione avanzando la destra, l'esercito austro-tedesco viene ad essere respinto verso la Slesia ed il confine fra Slesia ed Austria; se il centro russo può raggiungere Cracovia, l'esercito alleato viene spezzato in due tronconi.

L'ala destra degli alleati ha dunque l'urgenza di ritirarsi il più celeremente possibile per rettificare la formazione; se sentiremo dire che gli austriaci compiono una ritirata strategica dobbiamo crederci, perchè in realtà una ritirata strategica si impone in questo momento, anche se non fosse il nemico ad imporla. Tutto sta a vedere se il nemico non la turberà o fino a qual punto riuscirà a turbarla.

Ai russi conviene invece insistere nell'attacco per la destra, poichè questo è il lato decisivo. Conviene insistere e la situazione generale facilita tale insistenza per la quale è necessario rinforzare al massimo

la destra russa.

Indipendentemente dalle forze delle quali possono disporre i russi, ad essi è lecito assottigliare al massimo la propria sinistra per rinforzare la propria destra ed il centro; ogni avanzata della destra russa, per riflesso, provocherà un movimento retrogrado della destra alleata.

Evidentemente gli alleati faranno il loro massimo sforzo sulla loro sinistra, per evitare di essere posti in pessime condizioni, ma qui si manifesterà quel pericolo latente che minaccia gli eserciti alleati, pericolo costituito dalla doppia attrazione divergente di Vienna e di Berlino.

Avanzando in Russia gli eserciti alleati possono essere compatti contro il comune nemico, retrocedendo in patria spontaneamente sorgerà nell'esercito tedesco il bisogno di difendere Berlino, in quello austriaco il bisogno di difendere Vienna; difficilmente forze austriache potranno essere portate sulla sinistra degli alleati.

La celere avanzata russa in Polonia, di fronte allo

stato in cui si trovano gli eserciti nemici in Francia, dimostra che in Polonia l'esercito russo possiede forze preponderanti capaci di travolgere gli avversari, mentre in Francia le forze nemiche vengono a bilanciarsi.

Nella Prussia orientale i tedeschi sono in ritirata, e quello che è peggio la loro destra è più ritratta della loro sinistra, che si appoggia alla piana di Wirbollen.

Anche da questa parte il concetto russo collima col nostro e tende ad accrescere la separazione, inizialmente esistente, fra la sinistra dell'esercito tedesco operante in Polonia e la destra dell'esercito tedesco operante sui confini della Prussia orientale.

Noi riteniamo di essere alla vigilia di gravi e decisivi avvenimenti sullo scacchiere orientale della grande guerra, avvenimenti che non potranno non avere una grande influenza anche sullo scacchiere occidentale, determinando, forse, il principio della fine.

**11/42.**

**La preparazione industriale, 12 novembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 227, con numerosi tagli.*  
(N.d.C.)

La grande guerra è una insaziabile distruggitrice. Indipendentemente dalle incalcolabili rovine che apporta e dalle numerosissime vite che falcia, essa consuma una quantità immensa di materiali.

Tralasciamo di parlare del consumo delle vettovaglie; gli uomini che combattono mangerebbero anche se non combattessero; tralasciamo anche di parlare del consumo degli oggetti di abbigliamento, anche se non combattessero gli uomini vestirebbero lo stesso; consumerebbero tuttavia di meno poiché sarebbero esposti ad una vita meno disagiata e sarebbero meglio riparati dalle intemperie. Ma arrestiamoci a considerare unicamente i materiali specialmente usati allo scopo bellico.

Anzi tutto, le munizioni, sia per le armi portatili sia per le artiglierie.

I fucili moderni posseggono una grande rapidità di tiro e consumano rapidamente un gran numero di cartucce. Esistono dei fucili automatici capaci di sparare 25 colpi in 7 od 8 secondi. Le mitragliatrici sono delle vere pompe a proiettili. Il consumo delle cartucce, che in genere sono le stesse per i fucili e per le mitragliatrici, deve essere addirittura

fantastico nella guerra attuale, specie nelle difese e nell'attacco delle posizioni fortemente trincerate. Trattandosi di milioni di uomini in armi le cartucce debbono consumarsi semplicemente a centinaia e centinaia di milioni; al termine della guerra le cartucce sparate raggiungeranno forse il miliardo, cifra addirittura spaventosa e della quale non abbiamo un'idea chiara. Immaginate che per contare un miliardo di cartucce un uomo, che riuscisse a contarne duecento al minuto, impiegherebbe 23 anni, contando tutti i giorni, nessuno escluso, durante 10 ore al giorno; calcolando che 25 cartucce, disposte una di seguito all'altra, formino la lunghezza di un metro, con un miliardo di cartucce si potrebbe dare una collana continua attorno alla terra, e precisamente all'equatore.

Ora un miliardo di cartucce sparate equivale ad una media di 100 cartucce per armato ammettendo che gli armati complessivamente sono 10 milioni, ed evidentemente saranno molto di più, e maggiore dovrà essere la dotazione di cartucce di ogni armato. Se le cartucce che si spareranno potranno essere un miliardo o giù di lì, le cartucce necessarie saranno diversi miliardi.

Ogni cartuccia per fucile da guerra è un piccolo capolavoro, molto complesso e molto preciso, che

esige macchinari speciali e speciali materie. Tutte le nazioni si preparano fin dal tempo di pace una dotazione di cartucce, ma ben difficilmente tale dotazione è completamente sufficiente ai bisogni della guerra, e di una guerra come questa. Occorre quindi fabbricare cartucce durante la guerra, e fabbricarne abbastanza per non restarne senza. Come è stato risaputo la stessa Germania, che pure è la nazione che eccelle per preparazione alla guerra, ha ricorso alla fondita dei clichés di opere musicali per ottenere il piombo necessario ai suoi proiettili.

La guerra attuale si distingue per l'impiego largo dell'artiglieria; anche questa è ormai dovunque a tiro rapido e divora le munizioni. Ogni proiettile di artiglieria è un meccanismo complesso, specialmente delicato nella parte che ne determina lo scoppio. Con grande probabilità, nessuna delle nazioni belligeranti, allo scoppio della guerra, possedeva una dotazione sufficiente, dato che forse nessuna prevedeva un tale consumo di proiettili di artiglieria; tutte, quindi, ne stanno fabbricando; ma il fabbricare tali proiettili è ancora più difficile, più complesso e più lungo che non fabbricare cartucce da fucile; guai se viene a mancare un metallo, un ingrediente, la più piccola cosa che in Paese non si può produrre, e deve venire dall'estero. Si dice che attualmente in Francia una quantità di officine, che in pace producevano cose diversissime, siano adibite a fabbricare proiettili di artiglieria, e si dice pure che la Germania sia in angustie per trovare il rame necessario per i suoi proiettili.

Viene quindi il consumo delle armi: fucili e cannoni; l'uso violento di questi mezzi e le offese del nemico portano ad un rapidissimo deperimento, e le riserve non sono mai sufficienti.

Si aggiunga il consumo dei materiali da trasporto a cominciare dai cavalli. I cavalli in guerra deperiscono in un modo straordinario per le straordinarie fatiche che ad essi si richiedono; certo ne uccide più la fatica che il piombo nemico. È stato detto che la Germania ha dovuto appiedare parecchi reggimenti di cavalleria per fornire cavalli all'artiglieria, e la Germania è un paese ricco di cavalli.

Le auto-vetture d'ogni genere e d'ogni razza hanno una vita breve, dato l'uso che se ne fa e la mancanza di cure; la loro utilità è immensa, e nessuna nazione ha fabbriche sufficienti per sopperire ai bisogni, tanto che, ed è noto, da tutte le parti belligeranti piovono richieste alle nostre stesse fabbriche.

Enorme è il consumo della benzina, dei lubrificanti e delle gomme; la Germania, prevedendo la mancanza di benzina, è ricorsa al benzolo, che ritrae dal carbon fossile, impiegando per le ferrovie il *coke*, residuo appunto del carbon fossile.

Oltre questi materiali occorre tener conto di tutte quelle macchine e di tutti quegli apparecchi speciali che in guerra deperiscono con grande facilità. Per parlare di uno solo diremo degli aeroplani. Nessuna delle nazioni belligeranti giunge a produrre il numero di aeroplani che desidererebbe o che le sarebbero necessari. Dicesi che la Germania, all'atto della guerra, avesse circa tre aeroplani per pilota; dicesi anche che giunga a produrre circa 500 aeroplani al mese; ma pare che non siano sufficienti. In Francia, nonostante la messa in attività di tutte le fabbriche, nonostante che si accettino tutti i prodotti, la produzione non basta; si dice in Francia che un aeroplano in guerra abbia una vita da quindici giorni ad un mese.

Tutto ciò fa apparire la guerra moderna sotto un altro aspetto, diremmo quasi, sotto l'aspetto industriale. Bisogna che l'industria di una nazione possa mantenere in vita la guerra, sopperire all'enorme suo consumo.

Perché il soldato possa combattere è necessario che gli siano fornite in tempo le armi; la deficienza delle munizioni può condurre alla sconfitta.

La preparazione di una nazione alla guerra si viene così allargando; parallelamente ad una preparazione prettamente militare è necessaria una preparazione industriale adeguata.

Se in guerra si possono consumare duecentomila cartucce al giorno, è necessario che l'industria sia in grado di fornire duecentomila cartucce al giorno. In guerra non bisogna far conto che su sé stessi ed occorre provvedere in tempo ai bisogni che si possono presentare.

La facilità degli scambi ha prodotto una certa divisione del lavoro anche fra le nazioni; tutto ciò è bellissimo in pace, pericolosissimo in guerra, quando ogni scambio cessa. È necessario che una nazione sappia fare tutto ciò che le occorrerà in guerra, altrimenti guai se la guerra la chiuderà nei suoi confini.

Praticamente ciò non è neppure possibile; ma praticamente, quando non è possibile, è oltremodo dannoso.

Nella guerra presente gli Imperi centrali si trovano nelle peggiori condizioni, perché sono appunto i più chiusi, e ciò nonostante che la Germania abbia una forza di produzione immensa.



Il progresso, l'industria e il commercio hanno portato al fatto che nessuna nazione può fare da sé che per qualche tempo, passato il quale, per vivere, ha bisogno del concorso altrui. Isolare l'Inghilterra vuol dire ucciderla in pochi mesi; solo qualche nazione eminentemente agricola potrebbe vegetare, non vivere, isolata.

Uno dei mezzi coi quali l'Inghilterra tende ad annientare la Germania è appunto l'isolamento; neanche la Germania può vivere senza il concorso altrui, e noi vediamo che già essa provvede ad economizzare il pane.

L'ordinanza mediante la quale il Governo tedesco permette il pane con un certo per cento di patate e quella con la quale invita le trattorie a far pagare a parte il pane, sono dei sintomi chiari che denotano almeno una precauzione contro una eventuale mancanza del pane.

Gli alleati hanno il grande vantaggio di poter percorrere liberamente il mare e di rifornirsi dovunque loro piaccia; possono quindi guardare con meno preoccupazioni l'avvenire; ma gli Imperi

centrali, tanto più il cerchio verrà a rinserrarsi, tanto più sentiranno l'angustia di essere soli.

Guai ai soli! Ormai il progresso aveva stabilito fra le nazioni del mondo una infinità di legami, ancor tenui ed incerti, ma pur tuttavia tali da non poter essere d'un tratto violentemente spezzati senza grave danno di tutti; ora, naturalmente, i maggiori danni verranno risentiti da quelle nazioni che vennero a rompere una maggiore quantità di vincoli, conservandone solo una minima ed incerta parte. La guerra moderna assorbe tutta e completa l'attività delle nazioni che vi sono impegnate. Una parte delle nazioni in guerra è in armi, l'altra lavora per mantenere in armi la parte che combatte; altro non c'è, né altro può esservi, dato il terribile carattere della lotta alla quale tutti concorrono, in un modo o nell'altro, nel limite delle proprie forze e dei propri mezzi.

Mai la guerra ha avuto un tale carattere assoluto perché mai, come in questa guerra, vi fu una lotta così decisiva fra popoli, mai una lotta condotta a limiti così estremi, per la vita o per la morte.

**11/43.**

**Fra est ed ovest, 16 novembre 1914, p. 3.**

*Il "grande stato maggiore", citato qui e in altri articoli, è l'alto comando tedesco.*

(N.d.C.)

Nello scacchiere orientale sembra che le linee si siano saldate. Abbiamo, finora, avuto in questo scacchiere due teatri di operazione, uno ai confini della Prussia orientale ed uno in Polonia ed in Galizia; fra gli eserciti che operavano nei due teatri esisteva un certo distacco; attualmente pare che questo distacco sia stato annullato e che la linea sia divenuta continua, dai confini della Prussia orientale per quelli della Posnania e della Slesia ai Carpazi.

Ciò doveva avvenire poiché il vuoto veniva precisamente a corrispondere dinanzi alla regione fortificata di Thorn, Gnesen e Posen; evidentemente i tedeschi non potevano lasciare sgombra questa regione, e, naturalmente, i russi non potevano ritenere di trovare questa regione sgombra.

Un comunicato del grande stato maggiore parla di una offensiva, movente da Thorn, per le due rive della Vistola. Noi non crediamo che una tale notizia accenni ad un nuovo piano tedesco, né sia l'inizio di una grande azione, riteniamo che sia semplice-

mente un dettaglio di una importanza molto relativa. Una tale offensiva, seguendo la Vistola, verrebbe proprio a cadere nel triangolo Varsavia-Ivangorod-Brest Litowsk, che rappresenta il triangolo forte della Polonia, il centro delle forze russe. Questa offensiva da Thorn, diretta lungo la Vistola, non rappresenta, per noi, che uno di quei tanti atti controffensivi che un esercito tenta; in questo senso l'atto è logico e giudizioso in quanto che è diretto appunto là dove sembra esistesse una lacuna fra l'esercito russo operante contro la Prussia orientale e quello operante contro la Slesia. L'immensa linea russa nella Prussia orientale ha già oltrepassato i confini; di fronte alla Posnania ed alla Slesia trovasi ancora in Polonia, in Austria occupa la Galizia e sta ascendendo i Carpazi.

L'esercito austriaco, seguitando la sua ritirata strategica, ha già, in parte, valicato i Carpazi portandosi in Ungheria, mentre solo una piccola parte ha potuto ritirarsi sopra Cracovia, nelle vicinanze della quale sono già giunte le truppe russe.

In complesso l'esercito russo ha la sua destra nella Prussia orientale, il centro in Polonia a poca distanza dalla frontiera tedesca, la sua sinistra in Austria. Anche su questo scacchiere si è andato determi-



nando il contatto continuo degli eserciti avversari lungo tutta la frontiera in un modo simile a quello che si è verificato nello scacchiere orientale.

Sta a vedersi se anche nello scacchiere orientale si verificherà una eterna battaglia simile alla battaglia di Francia.

Tutto dipende dalla proporzione delle forze in contrasto. La battaglia di Francia dura da tanto tempo in virtù delle fortificazioni campali e dell'efficacia delle armi moderne, ma in special modo perché le forze degli avversari si equilibrano. Nello scacchiere occidentale le forze degli alleati sono andate man mano accrescendosi, riuscendo sempre a mantenersi in ugual misura di quelle che la Germania mandava mano mano su quel fronte; mai si poté, finora, formare quello squilibrio che solo può determinare l'azione decisiva, sì che l'azione rimane fino ad ora indecisa.

Sullo scacchiere orientale può accadere, e può anche non accadere, la stessa cosa. Per quanto riguarda l'Austria è da ritenersi che questa non si trovi più nel caso di sostenere fortemente l'alleata e debba pensare seriamente ed unicamente ai casi suoi; si dice anzi che dal fronte occidentale siano stati ritirati i rinforzi austriaci e le grosse artiglierie. L'esercito russo, che per la seconda volta ha rigettato gli austriaci su Cracovia ed i Carpazi, pare più che sufficiente per tenere l'Austria in rispetto, impedendole di inviare rinforzi altrove. La Germania dovrà quindi, da sola, sostenere l'urto russo su tutto il confine colla Russia come sostiene tutto l'urto degli alleati sui confini della Francia e del Belgio.

È necessario vedere le cose nel loro complesso. La Germania deve far fronte verso ovest all'esercito francese rinforzato dai contingenti inglesi, verso est all'esercito russo diminuito di quella parte che è distratta dall'Austria. Da che parte viene a trovarsi la preponderanza delle forze? A nostro parere, se una preponderanza di forze verrà a manifestarsi, non potrà manifestarsi che contro la Germania; se ciò avviene, poco importa che sia ad ovest o ad est, perché o dall'una o dall'altra parte i tedeschi dovranno retrocedere, qualunque cosa essi facciano. La guerra moderna ha messo in valore la forza brutale in tutta l'estensione del termine; non si può fare assegnamento che su questa, la manovra è troppo lenta e vi si può opporre sempre la contro-manovra.

Secondo noi conviene ai tedeschi di opporsi essenzialmente all'avanzata dei russi, perché la Germania è più vulnerabile all'est che non all'ovest. Più vulnerabile materialmente e moralmente.

Materialmente perché la distanza dal cuore della

Germania al confine russo è minore che non dal confine francese e di gran lunga minori sono gli ostacoli che si frappongono, moralmente perché la Prussia, la Posnanja e la Slesia sono, forse, le regioni più sensibili della Germania e perché il russo è meno ingentilito del latino.

Per mantenere intatta la fede nella vittoria nel popolo tedesco è necessario mantenere la guerra oltre il confine. Finché la guerra non è entro i confini, bene o male che vada, si potrà sempre dire: in tutti i modi abbiamo il piede in Francia ed in Polonia.

Ma se la guerra entra nei confini della Germania molte cose non si potranno tacere; di molte cose si accorgerà il popolo tedesco e la sua fede, finora incrollabile, può essere facilmente scossa.

Anzi, tanto più questa fede è forte, salda e sicura oggi, tanto più facilmente essa verrà a crollare nel giorno in cui si troverà che essa era mal fondata; quando le popolazioni fuggenti dinanzi all'invasione porteranno seco loro la triste e sicura novella.

Questo pericolo è sentito fortemente da chi guida la guerra; in un ordine del giorno del Kronprinz è detto: «Non indietreggiate mai, se il nemico verrà nel nostro territorio sarà la rovina e la morte; la Germania diverrà una provincia della Francia o della Russia».

E di fatto il pericolo è gravissimo e nessuno può dire ciò che avverrebbe nella grande nazione nel giorno in cui essa vedesse fallire il suo gran sogno, in cui essa si accorgesse di essere stata spinta nell'abisso.

Ma dato che bisognasse rassegnarsi a vedere il nemico penetrare in Germania o dall'ovest o dall'est, fra i due mali il minor male sarebbe che esso penetrasse da ovest e cioè che fossero i franco-inglesi ad avanzare e non i russi.

I franco-inglesi avanzando comincerebbero col l'occupare il Belgio, la Lorena e l'Alsazia; il Belgio e l'Alsazia vi appartengono da poco; la ferita sarebbe per la Germania immensamente meno dolorosa che non l'occupazione della Prussia, della Posnanja e della Slesia. Inoltre i franco-inglesi, occupando il Belgio, la Lorena e l'Alsazia, entrerebbero in queste regioni come liberatori e non come invasori, e perciò la loro occupazione rivestirebbe una forma speciale; una forma tutta diversa da quella che rivestirebbe l'invasione, per parte dei russi, delle provincie orientali della Germania. Se questa invasione si verificasse noi crediamo che i russi non esiterebbero a vendicare il Belgio e le provincie del nord-est della Francia, e noi assisteremo nuovamente alla fuga pietosa di intere popolazio-

ni, ma questa volta verso il cuore della Germania. Ragioni prettamente militari concordano perfettamente con ragioni di ordine politico e morale, perché la Germania tenta ogni suo sforzo per trattenere la Russia ai suoi confini, e, secondo noi, il massimo errore che possono commettere i tedeschi è quello di voler tenere da tutte le parti; come massimo errore è stato quello di poter attaccare da tutte le parti.

Certo abbandonare la Francia ed il Belgio, dopo che il conquistarle ed il mantenerle è costata tanta fatica e tanto sangue, deve essere immensamente doloroso, ma non crediamo che oggi si possa ancora dare ascolto a sentimenti di alterezza e di orgoglio; oggi, quando la valanga russa è alle porte e parte di essa è già penetrata sul suolo tedesco.

L'errore è stato di non fare prima quanto oggi si rende necessario, risparmiando una enorme quantità di energie d'ogni genere, facendolo quando il farlo poteva ancora assumere l'aspetto di un atto volitivo.

La ritirata sul Reno si imponeva ai tedeschi dopo la battaglia della Marna, perché già si sentiva l'uragano addensarsi ad oriente, ed i tedeschi dovevano sapere e conoscere la forza di un tale uragano. L'eterna battaglia di Francia non ha condotto a nessun risultato positivo, non ha fatto che rendere più facile ai russi di vincere in Polonia, è stato uno spreco di forze più che inutile, dannoso.

L'occupazione del Belgio e di qualche provincia del nord-est della Francia e le minacce contro l'Inghilterra non possono impressionare che il volgo, tanti sacrifici ed una sconfitta in Polonia sono un prezzo troppo caro per ottenere di impressionare il volgo.

11/44.

**La guerra moderna, 19 novembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 231.*

(N.d.C.)

Abbiamo più volte constatato che la guerra attuale ha sconvolto tutte le idee scolastiche che si possedevano sulla guerra. Ciò è avvenuto essenzialmente perché la guerra venne scolasticamente studiata nella storia, ossia nel passato, invece di venire studiata prendendo in considerazione il fenomeno relativamente allo stato presente. È avvenuto pressapoco ciò che potrebbe accadere a chi, studiando e sezionando unicamente dei cada-

Chiunque ragioni rimane molto freddo. L'annientamento del Belgio, neutrale e sorpreso, non è opera che possa esaltare un esercito come quello tedesco; l'invasione della Francia del Nord, la successiva ritirata, l'arresto per mesi su posizioni trincerate, la ritirata della Polonia, dimostrano semplicemente l'impotenza di vincere, nonostante una preparazione perfetta. Chi ragiona può ammirare incondizionatamente una nazione ed un esercito che, con tanta forza e con tanta energia, tengono testa a tanti nemici, ma non può non convenire che tale nazione e tale esercito tengono semplicemente testa, ma non sono in grado di vincere.

Oggigiorno noi riteniamo fermamente che questa speranza e questa fede nella vittoria, se ancora permane nel popolo tedesco, più non permane in chi è alla testa di questo popolo e sa. Ormai non resta alla Germania che far pagare il più caro possibile la vittoria ai suoi nemici nella speranza che una ostinata resistenza le procuri migliori condizioni di pace.

All'inizio della guerra noi dicevamo che gli Imperi centrali *non potevano vincere*; oggi, dopo che, ad occidente, la Francia coll'aiuto inglese ha dimostrato di saper arrestare e respingere l'urto tedesco; ad oriente, la Russia ha battuto l'esercito tedesco e paralizzato quello austriaco, ci è ancora più facile dire che gli *Imperi centrali non possono vincere*. Per Bacco! ci siamo dimenticati di considerare la Turchia, i trecento milioni di musulmani che pregano il Profeta ed il proclama di Enver pascià; ma, a dire il vero, noi riteniamo che neppure il buon vecchio Dio del Kaiser faccia molto assegnamento sull'aiuto di Maometto.

veri, pretendesse un bel giorno di curare degli esseri viventi. Lo studio del cadavere è necessario al medico, ma ancora più necessario è lo studio dell'essere vivente. Così nello studio della guerra. Lo studio del passato è evidentemente di una grande utilità, purché si sappia uscire dal passato per vedere, collo sguardo maggiormente indagatore, il presente. Purtroppo nello studio della guerra il passato trascina all'indietro; molte volte accade che Napoleone e Moltke finiscano per diventare palle al piede ostacolanti il libero procedere. A forza di sezionare Napoleone e Moltke si giunge

a dimenticare che Napoleone e Moltke sono morti da molto tempo e che, durante questo tempo, il mondo ha progredito imperturbabile nel suo cammino, modificando largamente tutte le condizioni di fatto entro le quali viene a svolgersi il fenomeno più grandioso che possa colpire l'umanità.

L'arte della guerra, presa nel suo complesso, non può disinteressarsi dall'ambiente sociale nel quale la guerra viene a svolgersi, e da Napoleone ad oggi, l'ambiente sociale è venuto trasformandosi in un modo addirittura completo; in questi ultimi cento anni i progressi della scienza e dell'industria sono stati meravigliosi ed hanno completamente cambiato la faccia delle cose.

La guerra oggi raccoglie in un sol fascio tutte le energie e tutte le risorse materiali e morali delle nazioni in lotta ed ha assunto una grandiosità mai finora raggiunta.

Se queste considerazioni fossero state tenute presenti, forse la guerra attuale non avrebbe sconvolto le idee già fatte; lo sconvolgimento avvenne, lo ripetiamo ancora una volta, perché le idee si vennero formando guardando troppo al passato, troppo poco al presente.

Tra gli scrittori e i critici che prendono in considerazione la guerra presente si manifestano diverse tendenze sull'apprezzamento dei fatti che vanno svolgendosi, tendenze che, in generale, risentono dell'attaccamento al passato e dei ricordi storici, talvolta turbanti il libero discernimento.

La lunghezza delle battaglie alle quali assistiamo ed i larghissimi schieramenti degli eserciti combattenti sono i due fenomeni che maggiormente colpiscono le menti abituate ai racconti delle epoche trascorse, in cui le battaglie avevano un rapido svolgimento e si contenevano in campi limitati, tanto limitati da concedere alle battaglie il nome di una località in essi compresa.

Ora ciò più non avviene; le battaglie bisogna identificarle col nome delle regioni entro cui si combattono e più non avvengono quei fatti d'armi eleganti e decisivi che in poche ore decidevano delle sorti di un Impero.

V'è chi giunge a dichiarare che la guerra ha retroceduto ritornando alla guerra di cordone; v'è chi dichiara che manca il genio nei condottieri; v'è chi accusa l'umanità presente di un infiacchimento generale, per spiegare questo stato di cose essenzialmente diverso da quanto pensavasi dovesse verificarsi.

Certamente il condottiero di genio può rivelarsi

oggi come nel passato, ma certamente anche sotto forma tutta diversa in quanto che completamente diverso è l'aspetto della guerra moderna; ma non è ancora lecito l'affermare che, fra i condottieri dei diversi eserciti combattenti, non vi sia l'uomo geniale solo perché la guerra non procede secondo lo stampo napoleonico o moltkiano.

La guerra che ora si combatte è una lotta fra intere nazioni, non una lotta fra eserciti; ora in una lotta di tal fatta, in cui, se i combattimenti armati raggiungono i parecchi milioni, quelli disarmati ascendono ad oltre duecento milioni, nessun Napoleone sarebbe capace di abbattere un avversario semplicemente in virtù di un geniale movimento sul campo di battaglia o nelle sue prossimità.

Ciò non vuol dire affatto che se Napoleone vivesse oggi, ed occupasse il posto di qualche generalissimo, non se la saprebbe cavare; vuol dire semplicemente che se la dovrebbe cavare in modo completamente differente da quello che impiegò ai suoi tempi.

Noi non crediamo che gli uomini siano mutati e che ad essi siano venute a mancare quelle qualità combattive che possedevano cinquanta o cento anni fa. L'affibbiare tale decadimento alla propaganda antimilitarista è un fare troppo onore a tale propaganda, che non è riuscita ad altro se non che a dare una leggera mano di vernice rapidamente evaporatesi sotto i caldi raggi dell'entusiasmo guerresco.

Gli uomini del '914 si battono come quelli del '814, forse meglio, perché maggiormente comprendono perché si battono ed il restare per mesi in trincea non è affatto indizio di pusillanimità; anzi noi crediamo che ci voglia maggior coraggio e maggior fede a rimanere per settimane in un fosso angusto, esposti alle intemperie, sotto il fuoco di fucili e di cannoni, nel pericolo di ogni ora, fra i cadaveri mal sepolti od insepolti, di quanto non occorresse alla Vecchia Guardia per lanciarsi ad un brillante attacco risolvendosi in una mezz'oretta.

Il generalissimo Joffre, nell'agosto 1912, diceva: «D'ora innanzi non saranno più i generali in capo coloro che guadagneranno la battaglia; saranno i colonnelli e forse anche i semplici capitani. I combattimenti assumeranno l'estensione di quattro o cinquecento chilometri e su di una simile estensione la volontà di un sol uomo non avrà certamente molta presa; sarà impossibile destreggiarsi o giuocare d'astuzia. Il compito del generale in capo sarà dunque quasi completamente ultimato allorché egli avrà condotto, nel momento e nel



punto voluto, tutte le armate che alla battaglia dovranno prender parte; la missione dei colonnelli e dei capitani incomincerà dal momento in cui saranno tirati i primi colpi di fucile. Sono essi che decideranno le sorti della lotta. Le truppe che vinceranno saranno quelle che terranno più a lungo, che possederanno una maggior pertinacia, che avranno un'energia maggiore ed una maggior fiducia nel successo finale».

Due anni dopo i fatti dovevano fornire una solenne conferma a queste parole del generalissimo francese, e noi ricordiamo qui che molti anni fa un generale italiano, il più popolare forse, il generale Baldissera, agendo come più tardi il Joffre doveva parlare, faceva cessare ogni manovra non appena erano partiti i primi colpi di fucile affermando che quando il fucile cominciava a parlare il seguito della manovra era nelle mani del soldato.

Le enormi masse di armati degli eserciti moderni non si muovono che con immensa difficoltà e non vivono che mediante le ferrovie. Esse non possono arrecare nessuna sorpresa; basta guardare la carta ferroviaria per determinare, con grande approssimazione, lo schieramento del nemico; per mutare uno schieramento iniziale bisogna incominciare dal costruire delle ferrovie e l'operazione non può passare inosservata.

L'enorme consumo delle munizioni e di tutti i mezzi che la guerra distrugge con una rapidità incredibile, lega al piede delle armate delle palle di piombo che ne inceppano il movimento; i lenti movimenti vengono oggi segnalati con mille mezzi che cento anni fa neppure si sognavano. La potenza delle armi moderne è tale che chi è visto è distrutto prima di giungere a conoscere di dove la distruzione piove; una semplice trincea, occupata da tiratori e da qualche mitragliatrice, assume una potenza difensiva che necessita o una superiorità di forze grandissima od un lento lavoro di zappa per essere presa.

I tedeschi che pure, all'inizio della campagna, per raggiungere più presto lo scopo di abbattere la Francia arrivando a Parigi, furono larghissimi nel sacrificare la vita dei propri soldati, allorché videro che i nemici erano di più di quanto credevano, ricorsero, per i primi, al sistema delle trincee.

Di fronte alla realtà delle cose lo spirito offensivo dovette smussarsi e venne riconosciuto che non basta precipitarsi a testa bassa sul nemico per rigettarlo, perché il nemico è capace di fermarvi a metà strada; e che conviene invece temperare giudiziosamente i due sistemi.

La battaglia diventa lunga perché le armi da fuoco impediscono l'avvicinamento allo scoperto; per avvicinarsi al nemico bisogna per lo meno nascondersi alla sua vista quando non occorra addirittura ripararsi dal suo tiro; se nel '70 si poterono ancora avere le belle e sanguinose avanzate allo scoperto, oggi queste avanzate non possono più verificarsi per poco che il difensore abbia ancora qualche consistenza. La battaglia ha preso il carattere della guerra d'assedio e ciò deriva semplicemente dal fatto che la potenza delle armi da fuoco mette l'attaccante nelle stesse condizioni dell'assediate. Perché la battaglia d'assedio presentava caratteri differenti da quella campale? Semplicemente perché nella guerra d'assedio non era possibile avvicinarsi alle piazze forti che scavando la terra per sottrarsi ai tiri nemici, troppo efficaci contro truppe scoperte, mentre nella guerra campale tale possibilità esisteva.

L'avvicinamento rapido, deciso dell'attacco travolgente non è, forse, possibile ora che quando si possegga una superiorità di forze addirittura schiacciante, oppure quando l'avversario sia in rotta e non abbia il tempo di trincerarsi fortemente.

L'avvicinamento, essendo lungo e penoso, dà quasi sempre tempo al difensore di far accorrere forze là dove sente che la sua resistenza sta per cedere, così la battaglia diventa ancora più lunga perché dove si manifesta un consumo interviene immediatamente un riparo; diventa ancora più lunga quando, come accade nello scacchiere occidentale, le forze in contrasto sono quasi in equilibrio, e si trasforma in una specie di attrito che assottiglia poco alla volta le ordinanze dei combattenti.

Sulle lunghe linee di quattro o cinquecento chilometri di estensione poca presa ha l'azione del comando in capo; la bella mossa che si può studiare sulla carta spostando le masse di due dita da destra a sinistra, o viceversa, senza tener sempre calcolo della scala della carta stessa, è una illusione; sul terreno le due dita diventano duecento chilometri e le bandierine che rappresentano l'armata manovrante diventano duecentomila uomini, e duecentomila uomini per percorrere duecento chilometri, nonostante tutte le ferrovie, ci mettono almeno dieci giorni, e non sfuggono certo alla vista diretta od indiretta del nemico. A proposito di ferrovie non bisogna neppure farsi molte illusioni; certo le ferrovie sono assolutamente indispensabili agli eserciti moderni, ma non bisogna neppure credere che un corpo d'armata prenda il treno colla facilità di una famiglia di quattro persone, la



cameriera e la balia. Il numero ha assunto un valore che mai prima aveva avuto perché è diventato colossale quanto mai lo era stato. Chi ha forze inferiori ha novecentonovantanove probabilità su mille di prenderle; il genio del capitano vale sempre molto, ma certo molto meno che per il passato. Lo scherzetto geniale non riesce più; chi vuol abbattere una nazione deve abbatte tutte le forze e

**11/45.**

**L'ultima carta, 24 novembre 1914, p. 1.**

La manovra <sup>41</sup> Hindenburg ha suscitato negli animi tedeschi delle immense speranze, e delle gravi elucubr~~azioni~~ioni negli articoli dei critici.

I primi successi di questa operazione, successi contro le avanguardie russe, provocarono l'imbandieramento di Berlino, che riteneva allontanato il pericolo dell'invasione russa, ed un telegramma del Kaiser al vecchio generale, tolto da una pensione per essere posto a capo di un grande esercito, ma pare che a questi risultati debba ridursi la decantata manovra, nella quale si volle vedere forse di più di quanto fosse contenuto nel concetto dello stesso generale tedesco che la ideò.

L'attacco tedesco lungo la Vistola, combinato con quello austro-tedesco da Cracovia-Bendzin, venne paragonato ad una enorme tenaglia intesa a schiacciare il centro dell'esercito russo fronteggiante la Slesia e la Posnanja; ma il paragone non calzava perché l'esercito russo non va dalla Vistola a Cracovia, ma bensì dalla Prussia orientale ai Carpazi.

La tenaglia deve abbracciare l'esercito avversario, nel caso attuale non faceva che pizzicarlo al centro. Le puntate dirette da Thorn lungo la Vistola e da Cracovia-Bendzin verso Kielce, dovevano incontrare, non un'ala dell'esercito russo, ma la fronte stessa di questo esercito; tali puntate, avanzando, non potevano far altro che flettere una parte di questo fronte. Ma chi si spinga contro un punto di un fronte continuo, e riesce a far arretrare tale punto, viene, poco alla volta, incuneandosi, ad essere preso in mezzo, e quindi a trovarsi in cattive condizioni.

La cosa è completamente differente quando si punta contro un'ala, o si può sopravanzare quest'ala; allora sì che si può arrivare facilmente a tergo del nemico ed avvolgerlo.

Data la situazione nella quale si trovavano gli eserciti avversari allorché si iniziarono i due attacchi, non

non può prenderle in giro neppure strategicamente.

Napoleone oggi si sarebbe accontentato di vincere una sola guerra, che tutte quelle che egli combatté nella sua fortunosa carriera non valsero questa né per vastità dei teatri d'operazione, né per numero d'armati, né per le conseguenze che essa può apportare.

poteva avvenire nulla di decisivo; al massimo si poteva verificare un arretramento di tutto il centro russo sotto la spinta nemica, ma la spinta nemica avrebbe dovuto essere esercitata su tutto il fronte, pur facendola prevalere alle due estremità.

Il concetto di far arretrare il centro russo, che si trovava ad essere la parte più avanzata dello schieramento, poteva essere un concetto giusto, ma che pur sempre avrebbe dimostrato un pentimento nel grande stato maggiore, il quale avrebbe dovuto impiegare le forze disponibili, non per mandarlo indietro dopo averlo lasciato venire avanti, ma per impedire che venisse avanti.

Come abbiamo detto in altro articolo, lo schieramento dei due avversari è tale che una vittoria tedesca non può avere grandi risultati, in quanto che non farebbe che ricacciare i russi sulla loro base, mentre una vittoria russa in direzione di Thorn, può tagliare fuori tutto l'esercito tedesco della Prussia orientale.

I corpi tedeschi avanzati lungo la Vistola non si trovano nelle migliori condizioni; od ottengono la vittoria, e la vittoria sana tutto, o sono sconfitti, ed allora il ripiegamento non sarà eccessivamente comodo, attraverso la Polonia devastata e con forze russe sui fianchi.

Se, come hanno affermato i russi, è questa l'ultima carta gettata nel giuoco formidabile, non è una buona carta, e la Germania l'ha giuocata con troppa precipitazione e, forse, spinta da considerazioni non del tutto militari. La Germania ha dato, fino ad ora, un magnifico esempio, non solo di forza, ma di fede. In tutta la Germania, od almeno nella maggior parte meno colta, più disciplinata, più facile a credere ciò che le viene raccontato, specie quando è stampato, esiste una fede sicura nella vittoria finale, fede che è generatrice degli sforzi più grandi e dei sacrifici più generosi per l'idea *uber alles*; tale fede è mantenuta accesa dalla stampa

irreggimentata e non è stata affatto scossa dal lunghissimo indugio fra il mare e la Svizzera; ma se essa è valida, viva e forte, poggia su di un basamento instabile perché già minato dai fatti. Ora è necessario che tale basamento non venga a mancare, anche se instabile; e, certo, esso verrà a mancare quando i russi entreranno in Germania. I russi sono già entrati nella Prussia orientale, e dinanzi ai cosacchi le popolazioni hanno incominciato a fuggire; ma la Prussia orientale è ancora lontana dal cuore della Germania, rappresentando una appendice del grande corpo protendosi verso la Russia. L'invasione della Posnania e della Slesia costituirebbe certamente un fatto molto più grave, dinanzi al quale anche le fedi più robuste incomincerebbero a vacillare; un fatto che sarebbe impossibile nascondere, difficile travisare.

La fede è un qualche cosa di molto delicato, capace di resistere talvolta agli attacchi più fieri, ma capace anche di spezzarsi allo spirare di uno zeffiro. I russi entrando nella Slesia e nella Posnania non si dimenticheranno di ciò che hanno veduto nella Polonia devastata senza risparmio, come dice il loro comunicato, ed è probabile che, *senza risparmio*, faranno le vendette della Polonia; tanto più che il russo, in genere, è di temperamento non troppo conservativo nella casa altrui.

L'invasione russa in Slesia ed in Posnania poteva indurre il popolo tedesco alla meditazione, basta talvolta la più piccola cosa per farne ricordare molte altre; e forse il popolo tedesco avrebbe potuto ricordare che, dopo circa quattro mesi di guerra ed il sacrificio di un milione di uomini, il risultato ottenuto dagli Imperi alleati è abbastanza magro; le colonie perdute, il traffico marittimo arrestato, l'Austria battuta due volte, i russi nel territorio, in Francia la ritirata e l'arresto, occupate le rovine del Belgio, l'orizzonte solo rischiarato dalla Mezzaluna.

Forse tutta la manovra di Hindenburg non è intesa ad altro; ad altro che a ritardare che una simile meditazione invada la mente del popolo tedesco, forse nella speranza che intanto qualche cosa succeda sul teatro occidentale; non per nulla dopo i primi scontri di avanguardia Berlino fu imbandierata ed il Kaiser telegrafò.

La gran manovra della tenaglia la stanno compiendo i russi nel vastissimo scacchiere di operazione, abbracciando gli eserciti alleati, a nord dalla Prussia orientale ed a sud dai Carpazi; manovra tutta strategica e che va intesa in senso molto lato.

L'attacco meridionale da Cracovia-Bendzin, nono-

stante i comunicati austriaci, comunicati alquanto capricciosi, pare definitivamente fallito; quello settentrionale, lungo la Vistola, comincia a vacillare, e si sente già nell'aria il vento della sconfitta. Un tale attacco, che avrebbe dovuto essere sfondante, da alcuni giorni, secondo gli stessi comunicati tedeschi, è incerto; ciò vuol dire che non è riuscito e che non riuscirà più.

Ogni ora che passa è un'ora guadagnata pei russi, durante la quale i russi possono far occorrere forze sul punto minacciato; se non è ancora riuscito non vi è nessuna probabilità perché possa ancora riuscire.

L'ultima carta non aveva valore decisivo, e non fu giocata opportunamente ma un poco all'azzardo; perduta questa carta i russi troveranno la maggiore facilità ad entrare in Posnania; forse era conveniente attendere che i russi avessero meglio spiegato il proprio giuoco.

E che fosse una carta di non eccessivo valore lo si sentiva dai comunicati russi, i quali, pure nella loro secchezza, contenevano una tale sicurezza che dava da pensare. Sono stati i russi a dirci della mossa tedesca, sono stati essi a dirci che le forze tedesche erano ragguardevoli, sono stati ancora i russi a comunicarci il loro primo arretramento; ma mai in tali comunicati apparì una frase che potesse servire di scappatoia; tutto sembrava dire: *Venite, venite, che vi aspettiamo e vi riceveremo cogli onori dovuti.*

In complesso i fatti dimostrano, e dimostreranno ancor meglio fra qualche giorno, che, come noi avevamo detto, la mossa tedesca non rappresenta che uno dei comuni incidenti che possono verificarsi su campi di battaglia di una tale estensione. Dimostrano ancora che la manovretta non è più possibile ai tempi nostri e nelle battaglie moderne. Se nei tempi andati il raccogliere su di un punto del fronte una massa preponderante per sfondare il fronte nemico poteva produrre ottimi risultati, lo poteva perché la raccolta, in genere, era possibile farla di nascosto dal nemico e l'azione si risolveva in poche ore; oggi il giuochetto non riesce più; la raccolta delle forze esige giorni e giorni, l'uso e l'abuso delle ferrovie, il nemico se ne accorge, ha tempo di parare e para, e quando l'attaccante, che ha creduto di fare il furbo, crede di sfondare un volo, batte la testa contro un muro.

Oggi la Germania non può essere salvata da una mossa di Hindenburg e non lo potrebbe essere neppure da una mossa di Moltke (parliamo di quello che è morto); per salvarsi la Germania, oggi

deve esaurire la resistenza degli alleati ad occidente, esaurire l'impeto dei russi ad oriente.

11/46.

**Arte e scienza, 26 novembre 1914, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 237.*

(N.d.C.)

Il fallimento della cosiddetta manovra di Hindenburg si delinea in tutta la sua pienezza, con una rapidità ancora più grande di quella che noi pensavamo.

Fin dal suo iniziarsi, questa manovra, che fece versare fiumicelli di inchiostro e parve a taluno come il rifiorire della manovra classica, non ci fece nessuna impressione, e la dicemmo: «un dettaglio di una importanza molto relativa». Si è che noi la osservammo con quel certo cannocchiale a rovescio, attraverso al quale le cose ci appaiono nel loro insieme e i particolari scompaiono. Non appena la manovra incominciò a svolgersi giudicammo che doveva fallire; i fatti confermano la previsione. Ora noi non rammentiamo ciò per darci l'aria di profeti, né per voler dare a intendere al cortese lettore che la nostra piccola entità sia più furba del grande stato maggiore. Ciò sarebbe esageratamente sciocco e presuntuoso e, fino a prova contraria, non crediamo di essere né l'uno né l'altro.

Noi ricordiamo ciò per confermare, ancora una volta, come la guerra sia retta dal buon senso, e come molte volte il buon senso, detto anche senso comune, sia di difficile applicazione.

Il grande stato maggiore tedesco è certamente uno stato maggiore *bors ligne*, uno stato maggiore pieno di *kultur* fino alla punta del chiodo e che ha elevato l'arte della guerra al livello di una scienza.

Ma questo appunto è il suo massimo torto. La scienza ha un carattere di rigidità e di esattezza che bene si conviene alla psiche tedesca, ma che male si attaglia alla guerra.

L'arte, secondo noi, sta al disopra della scienza; chiunque può diventare uno scienziato, purché sgobbi e non sia un perfetto cretino; artista non lo diventa che chi ha avuto da madre natura il marchio sacro della genialità.

Chi può negare che la medicina sia una scienza? Eppure i grandi medici sono degli artisti piuttosto che degli scienziati; degli artisti che, col divino intuito naturale, scoprono la causa del male là dove la scienza pura, con tutte le sue regole e tutti i suoi

E questa considerazione dice che la Germania non si salverà.

metodi, resta indecisa e confusa.

Lo stesso avviene per la guerra. Esistono per la guerra metodi, sistemi, regole fisse che possono costituire una scienza, tanto più che al giorno d'oggi si è larghi di questa parola; chiunque col metodismo, l'assiduità e lo studio può diventare una vera arca di scienza guerresca; ma esiste anche un'arte della guerra che consiste nel saper adattare metodi, sistemi e regole al caso che si presenta, e perfino nel sapere a suo tempo violare regole, sistemi e metodi quando le circostanze lo consigliano.

Lo scienziato in fatto di guerra è capacissimo di prenderle di santa ragione, colla magra consolazione di aver seguito tutti i dettami della sua scienza, laddove l'artista se la caverebbe, pur violando ogni dettame.

Con questo non vogliamo dire che l'arte della guerra è sciolta e libera da ogni e qualsiasi freno; tutt'altro: l'arte della guerra, come qualunque altra arte, è soggetta anch'essa a regole, norme, leggi; ma sono leggi, regole e norme elastiche duttili e malleabili che l'artista applica, guidato dal suo genio, alle circostanze del momento e secondo l'effetto che vuole ottenere.

L'arte della guerra è come l'arte del colore, della scultura, della musica. Pittura, scultura, musica, hanno anch'esse regole e leggi, ma come largamente e liberamente interpretate! Quali aborti uscirebbero dalle mani di chi, dopo aver studiato scientificamente le leggi della pittura, della scultura, della musica, le applicasse scientificamente per comporre un quadro, una statua, un'opera; sarebbe qualche cosa di più allegro che il futurismo.

Lo stesso avviene in guerra. Ma vi è ancora di più. L'uomo di guerra non può esercitarsi a suo agio; non è come il pittore che può sporcare delle tele fino al momento in cui trova la nota giusta che gli permette di presentare il suo quadro agli occhi del pubblico. L'uomo di guerra si trova nella posizione più imbarazzante; egli si prepara a fare, ma non può fare, né scegliere il momento di agire. Sta ed attende finché giunge, inaspettatamente, il momento di esplicare la sua attività. Ma, giunto questo momento, egli non può esercitarsi in tentativi,



deve immediatamente fornire l'opera definitiva: il capolavoro o lo scarabocchio. Gli è quindi necessaria una maggiore dose di sentimento artistico per rapidamente comprendere, decidere ed agire.

Ma vi ha di più ancora. La scienza è basata sulla esperienza: perché la scienza della guerra possa affermare positivamente che un attacco sul fianco è vantaggioso, bisogna che provi, sulla base dell'esperienza, ossia sulla base storica, che gli attacchi sul fianco fornirono risultati vantaggiosi. Ma, per quanto positivo, questo metodo della esperienza storica è falso, perché la storia non si ripete, non ripetendosi mai le identiche condizioni di fatto. La scienza della guerra è essenzialmente applicabile al passato; solo per presunzione ed analogia al presente; applicare pedissequamente le regole tratte dalle guerre passate alla guerra presente equivarrebbe, per un veterinario abituato a curare cani, ad applicare le stesse dosi e specie di medicinali ad un elefante; per un pescatore di fiume, a voler pescare balene colla stessa lenza colla quale ha l'abitudine di pescar tinche.

Il veterinario specialista per le malattie dei cani, ed il pescatore di tinche di fronte all'elefante infermo ed alla balena sbuffante, possono bensì ricordare la loro scienza sanitaria e piscatoria, ma devono ricorrere a tutta la loro genialità per trarsi d'impaccio.

Gli scienziati della guerra, ad ogni nuova guerra, si trovano dinanzi un elefante od una balena. E una cosa nuova mai verificatasi per il passato, la scienza fallisce se l'arte non si presenta alla scadenza delle terribili cambiali.

E purtroppo la scienza è nemica dell'arte, quasi sempre. L'una è rigida, compassata, dura, inquadrata; l'altra libera, pieghevole, adattabile, capricciosa; molto difficilmente possono far comunella insieme, ne avverrebbero troppo frequenti attriti. Mentre l'arte spicca il libero volo, la scienza raffrena e stringe; mentre l'una si avventa nuda contro il cielo, l'altra si mantiene terra terra e si ammanta di sicurezza e di esperienza; mentre l'arte previene e divina, la scienza, molto spesso, comincia dal negare, poi scruta, indaga, prova, sperimenta e finisce col dubitare.

Ciò dicendo non vogliamo mancare di rispetto alla

scienza; vogliamo semplicemente dire che la scienza deve essere vivificata dall'arte, e non racchiudersi nel suo stretto ambito, per non cadere, talvolta, in quelle assurdità colossali, quale quella in cui cadde, per esempio, non è molti anni, l'Accademia delle scienze di Francia quando dichiarò che, scientificamente, gli uccelli non potevano volare. Ritornando a noi, dopo questa lunga digressione, ripetiamo che, forse, il maggior torto del grande stato maggiore fu quello di far troppa scienza di guerra.

Da ciò derivò un'applicazione troppo scientifica e troppo rigida e troppo artistica o geniale delle leggi e delle regole della guerra, e, forse, derivò anche la mancata visione dell'adattabilità di tali leggi e di tali regole alle condizioni attuali.

La troppa scienza, la troppa previggenza, lasciò troppo poca latitudine all'imprevisto, e l'imprevisto, in guerra, è lo stato normale.

La guerra fu condotta con criteri troppo scolastici e non abbastanza adatti alla effettiva situazione delle cose; tutto un sistema era stato edificato, pietra per pietra; al primo turbamento, alla prima pietra mancante, tutto il sistema ebbe come un crollo, vacillò, non seppe più ristabilirsi; mancava il tempo per studiare metodicamente, non si trovò il ricorso storico appropriato. Fallito il primo concetto: quello di abbattere la Francia in poche settimane, concetto già falso di per sé stesso e non adatto ai tempi, non più si vide che il concetto semplicista di tenere da tutte le parti, cercando di non lasciare penetrare il nemico da nessuna parte, il peggior concetto che nella situazione della Germania si potesse seguire.

Lo sforzo immenso e superbo che la Germania fa contro i suoi terribili nemici ed il risultato che ha ottenuto fino ad ora di non lasciarli penetrare nelle sue terre, è tutto merito del suo forte popolo sorretto da una fede incrollabile nei suoi destini e saldo in un indomabile coraggio che non conta i caduti. Ciò va altamente riconosciuto ed altamente apprezzato, tanto più che, per sua grande sventura, questo popolo, che per le sue doti meritava una sorte migliore, venne, da una non accorta politica, condotta sull'orlo dove, certo, non lo trattiene dal precipitare una molto accorta condotta di guerra.



Noi l'abbiamo dichiarata, la manovra di Hindenburg, una manovra sbagliata; mentre, in generale, tale manovra, viene considerata ammirevole. Vi è un tale contrasto di opinioni che noi crediamo opportuno ritornare per un momento sopra alla manovra in discussione, perché i nostri lettori non si formino l'idea che sia in noi il mal vezzo dei giudizi avventati.

Prima di tutto facciamo notare che il nostro giudizio sulla manovra di Hindenburg venne espresso prima che essa si svolgesse ed essenzialmente prima del suo esito sfortunato. Se i nostri lettori ricordano, noi abbiamo detto che l'attacco non sarebbe riuscito, che era illusorio il pensare di avvolgere l'ala destra dell'esercito russo fronteggiante la Posnania e la Slesia, che era un attacco sfondante in direzione della parte più resistente dell'esercito russo, che chi eseguisce un tal genere di attacco viene ad incunarsi nel nemico ed a rimanere preso in mezzo, che la ritirata in tali condizioni non sarebbe stata facile e che, in fine, data la massa degli eserciti moderni, non era possibile una risoluzione rapida di un'azione di tal genere.

Tutto ciò noi lo avevamo detto prima che i fatti lo dicessero nella loro brutalità, e prima che i fatti lo dimostrassero, coll'insuccesso, noi dichiarammo, senza esitazione, la manovra sbagliata.

I nostri lettori sanno perfettamente che a noi non pervengono che le notizie che ad essi stessi pervengono, niente di più; nessun filo misterioso riunisce il nostro scrittoio al grande quartiere generale russo, e, tanto meno, a quello tedesco, e solo ci guida un certo buon senso, alquanto indipendente.

Se questo buon senso indipendente, da solo, poteva far concludere che la manovra non doveva sortire che un effetto utile al nemico, evidentemente era una manovra sbagliata; poco importa se essa aveva un certo carattere brillante: in guerra non è necessario essere brillanti, è necessario vincere; poco importa che la manovra fosse ispirata ad esempi classici: in guerra non è necessario essere classici, è necessario vincere.

Comunicando ai lettori il nostro giudizio noi abbiamo, per rispetto alla loro pazienza, tralasciato di esporre tutta la genesi del nostro pensiero, fornendo loro, essenzialmente, delle conclusioni, come si direbbe in genere curialesco. Ma oggi, poiché vi è questa fortissima divergenza fra noi che

diciamo la manovra un errore e molti che la dicono un atto mirevole, se pure sfortunato, ci pare utile aggiungere qualche cosa di più.

In seguito all'offensiva russa, i tedeschi, giunti sino contro alla sponda sinistra della Vistola, furono obbligati a retrocedere. Dopo i primi combattimenti sfortunati i tedeschi furono in grado di disimpegnarsi dal contatto nemico; ritirandosi essi eseguirono opere di distruzione tali che i russi furono costretti a rallentare, prima l'inseguimento, poi la loro marcia in avanti. Così fra russi e tedeschi venne a trovarsi un certo spazio libero; la ritirata tedesca poté compiersi più ordinata, fino quasi ai confini della Posnania e della Slesia. I tedeschi avevano così pagata l'imprudenza compiuta avanzando in Polonia non avendo forze sufficienti a progredire o per lo meno per resistere, una volta incontrato il nemico. Vi era un momento di tregua. I russi, imbarazzati nel loro andare, a causa delle devastazioni che si incontravano avanzando, procedevano lenti; era del tempo guadagnato per rafforzarsi, sia chiamando truppe sul fronte di battaglia, sia occupando ed adattando una posizione difensiva.

In questo momento interviene la famosa manovra. Il generale Hindenburg raccoglie attorno a Thorn una massa ingente di forze, ivi trasportandola da altri punti della linea di schieramento e forse anche dall'interno del paese, e concepisce il disegno di una controffensiva in direzione della Vistola. Abbiamo detto una controffensiva e non un contro attacco perché appunto i russi si trovavano a qualche distanza dai tedeschi. L'armata destinata a tale azione riprende il cammino attraverso la Polonia, incontra i russi e si batte. Quale poteva essere lo scopo di questa azione? Evidentemente sfondare quella parte del fronte russo che venisse a trovarsi di fronte. Il primo scopo non poteva essere che questo perché ogni altro scopo successivo a questo era subordinato.

Questa azione da catapulte aveva probabilità di successo? Ben poche. L'esperienza non lunga della guerra attuale, non lunga ma chiarissima, dimostra che un'azione di questo genere non si svolge in breve ora, ma che necessita molto tempo ed una grande superiorità di forze. La forza di resistenza è venuta ingigantendo col perfezionarsi delle armi e la catapulte non serve più, occorre l'ariete. Per sfondare un fronte nemico non basta un colpo

solo, occorre battere, battere e ribattere ancora; il tempo necessario a far ciò permette al nemico di colmare le breccie, portando nuove forze sulla fronte; la vastità dei movimenti impedisce che essi siano compiuti per sorpresa. Ora la manovra di Hindenburg rappresentava il colpo di catapulta, non quello dell'ariete; la gran massa delle sue forze si portò avanti, spazzò le prime linee nemiche, poi si arrestò sulla linea di resistenza; su questo il nemico fece accorrere rinforzi e fu la fine.

Tutto ciò doveva necessariamente accadere. Le forze di cui disponeva il generale Hindenburg erano sproporzionate allo scopo; la sua azione non poteva che inflettere in un punto il fronte nemico, farlo in quel punto curvare ad arco e con l'arco abbracciare l'attaccante. Il principio di far massa in un punto per battere in quel punto il fronte nemico non ha perduto del suo valore oggi, ha semplicemente cambiato forma; la massa che si deve formare va considerata nel tempo e nello spazio; nello spazio per scegliere il punto da sfondare, nel tempo per reiterare i colpi di ariete su quel punto.

Tutto ciò dice che è difficile riuscire in una tale operazione, spingendosi ad una offensiva, in certo modo, lontana. La manovra del generale Hindenburg poteva riuscire molto più facilmente mediante un contro-attacco.

La solita esperienza della guerra moderna ha dimostrato quale sia il formidabile valore delle posizioni difensive e come esse logorino l'attaccante.

Se il generale Hindenburg avesse atteso su di una posizione apprestata a difesa l'attacco dei russi, avrebbe trovato questi ancora più lontani dalla loro base; avrebbe potuto logorarli, fare la sua massa in un punto e passare quindi alla controffensiva, battendo e ribattendo sul punto prescelto e cercando di ottenere su tal punto la predominanza del numero.

Il ritenere che la semplice azione offensiva, solo perché offensiva, può dare dei vantaggi tali da controbilanciare una inferiorità numerica è un errore che i fatti svoltisi nella presente guerra hanno dimostrato tale. L'esercito russo ha dimostrato chiaramente di saper assumere, volta a volta, l'attitudine che gli conviene; ed ha anche dimostrato di non turbarsi affatto per l'offensiva nemica.

Va poi considerato ancora che il grande effetto che produceva, un tempo, lo sfondare un tratto della linea avversaria dipendeva essenzialmente dal fatto morale che tutta la linea veniva immediatamente a conoscenza del fatto avvenuto. Oggi la cosa è

molto differente; le linee di battaglia sono talmente lunghe che rimangono quasi impassibili a tutto quanto non avviene sul fronte.

Dal complesso delle considerazioni generali ora svolte, completamente indipendenti dai reali fattori che dovevano entrare in giuoco, era da prevedersi che la manovra doveva fallire e che essa doveva ridursi ad un incidente di importanza molto relativa.

E che dovesse riuscire di relativa importanza poteva dedursi dalle sue proporzioni rispetto all'intero fronte di battaglia; adoperando quel certo binocolo rovesciato, che noi seguitiamo a consigliare, ed osservando il fronte da Tilsitt ai Carpazi meridionali, l'episodio di Hindenburg veniva a scomparire.

Ma bisogna guardare anche più dall'alto, e vedere insieme i due teatri di operazione occidentale ed orientale.

Se osserviamo le cose in tal modo, constatiamo che il grande stato maggiore, volere o non volere, si è sempre dimenticato il principio della massa, pure lasciandosi sempre all'offensiva.

Turbato dal fatto di aver trovato nel Belgio e nella Francia una resistenza che forse non aspettava; turbato dalla celere invasione della Prussia orientale e della Galizia, non seppe che dar di cozzo qua e là, sempre con forze insufficienti ad ottenere un risultato positivo.

Il principio della massa doveva essere applicato con quella grandiosità che il grandioso teatro di operazione richiedeva, e non doveva venire spezzettato, ottenendo così effimeri successi ed insuccessi reali.

Secondo noi la partita era perduta prima che fosse incominciata; ma, pur tuttavia, ritenevamo di vedere dei colpi migliori, poiché l'istrumento era meraviglioso; mancò, forse, il virtuoso che sapesse trarre dal meraviglioso strumento tutto ciò che esso poteva dare.

Visto che a Parigi non si era giunti, visto che la Francia non si poteva abbattere con un colpo di mano, bisognava decidersi rapidamente e far massa contro la Francia o contro la Russia; decidersi rapidamente e rapidamente agire, lasciando in seconda linea gli obbiettivi territoriali.

Il massimo errore fu l'invasione della Polonia e l'avanzata verso la Vistola mentre in Francia la battaglia era indecisa; o l'uno o l'altra, ma non tutte e due, anche se i tedeschi *avessero potuto ritenere di poter avere, sui due campi di lotta, la superiorità delle forze.*

Precisamente. Anche se i tedeschi avessero potuto avere, contemporaneamente, sui due teatri di operazione la superiorità numerica sarebbe stato un errore voler agire decisamente su tutti e due i teatri; su di uno occorreva trattenere, sull'altro far massa per *mettere dalla propria le maggiori probabilità*, per poter, in caso di vittoria, *ottenere una vittoria completamente decisiva*.

Così va inteso oggi il principio della massa, che non va sminuito e falsato come è avvenuto nella recente occasione, e come è avvenuto sempre durante tutta la presente campagna per parte dei tedeschi.

La Germania, in grazia al suo esercito preparato in modo perfetto, balzato completo in armi, ad un cenno, fuori dalla grande nazione, ebbe a disposizione, a dir poco, almeno tre mesi per manovrare con la massa delle sue forze, impiegandola come un martello sugli avversari imbarazzati nella loro impreparazione e nella lentezza della loro radunata; questi tre mesi perdettero sminuzzando la formidabile sua potenza, ed ora è tardi; disgraziatamente, per la Germania, è giunto il momento in cui il suo esercito dovrà servire da incudine agli eserciti nemici.

## Dicembre

11/48.

**Di chi la colpa?, 4 dicembre 1914, p. 3.**

*I 19 articoli di dicembre si occupano tutti delle operazioni in corso, salvo quelli del 4, dedicato alle responsabilità del conflitto, equamente ripartite tra Germania, Russia e Gran Bretagna (la Francia invece è assolta) e del 25, che chiede rispetto e pietà per tutti i caduti. L'interesse di Doubet appare diviso tra i due fronti principali: per quello francese egli proclama la sua fiducia nell'opera del generalissimo Joffre anche se non vede prospettive di risoluzione a breve termine; per quello orientale egli continua a dare per sicuro il successo russo, anche per la crisi militare dell'impero austro-ungarico impietosamente sottolineata e per gli errori strategici dell'alto comando tedesco, invece assai esagerati.*

*La nostra selezione tiene conto di questi diversi interessi e in particolare dei due articoli del 10 e del 28 dedicati all'importanza assunta dall'aviazione nel conflitto.*

(N.d.C.)

Se si leggono i libri multicolori delle varie Cancellerie europee si viene nella conclusione che la guerra non l'ha voluta nessuno, e che quindi l'immane cataclisma deve essere unicamente al buon Dio, poiché non muove foglia che Dio non voglia e pur troppo, nel caso presente, muove qualche cosa di ben più importante.

Ognuno rigetta la colpa sull'avversario a due scopi: primo quello di influire sull'opinione pubblica del

proprio Paese che ritenendosi aggredito viene a risultare maggiormente pieno di sdegno contro l'assalitore e nel tempo stesso viene a trovare che il proprio Governo ha fatto benissimo a fare la guerra, visto che si è stato costretto; secondo quello di influire sulla opinione pubblica dei neutri che può essere più o meno sensibile alla equità delle cose.

Evidentemente se un Governo venisse a dire in pieno Parlamento: Sì, abbiamo voluto fare la guerra per imporre la nostra dominazione, e poi capitasse che le sorti della guerra conducessero al risultato opposto, quel certo Governo verrebbe a passare un brutto quarto d'ora, quando il destino presentasse i suoi conti in passivo.

Viceversa se il buon pubblico è convinto che il suo Governo non ha fatto che subire l'oltracotanza del nemico, il Governo è a posto in qualunque modo vada a finire. Va a finir bene ed il buon pubblico acclamerà il Governo che ha saputo opporsi alla nemica baldanza; va a finir male, pazienza, il buon pubblico dirà: Poveretto, lo hanno tirato per i capelli.

Qui sta, a nostro parere, la ragione, dell'arrabattamento penoso nel quale si avvolgono le diverse Cancellerie europee per dimostrare l'innocenza di ognuna di esse e l'anima nera delle altre.

Il discorso del gran cancelliere al Reichstag fa parte del lavoro tedesco inteso a scaricare la colpa della guerra sulla triplice intesa. Probabilmente, se le



cose fossero andate diversamente, e se dopo quattro mesi di guerra la Germania avesse ottenuto qualche risultato positivo, o se la Germania nutrisse la certezza di ottenere in breve un risultato positivo, il tono del discorso del grande cancelliere sarebbe stato alquanto diverso. Molto probabilmente egli avrebbe dichiarato apertamente: Abbiamo voluto la guerra per germanizzare l'Europa e l'Europa sarà germanizzata. Ma fino ad allora il risultato non è stato molto grandioso, le foglie sono cadute ed il candido mantello della neve ricopre già innumerevoli tombe, l'orizzonte è alquanto incerto, pare che i nemici abbiano imparato anch'essi a picchiar sodo, giungono a Berlino i fuggiaschi dalla Prussia orientale, dalla Slesia, dalla Posnania, e quindi il tono delle dichiarazioni non poteva assumere una forma troppo altera; ha assunto perciò quello di una polemica intesa ad affibbiare alla triplice intesa la responsabilità di questa immensa catastrofe abbattutasi sull'Europa e sulla umanità.

Ma poiché, mentre era difficile far credere che la guerra fosse stata voluta dalla Francia, la quale, poveretta, se pure talvolta chiacchierava di guerra ci pensava come pensava a Carlo il Calvo, e per un solo miracolo scampò dalla rovina estrema, dimostrando coi fatti di non nutrire alcuna intenzione bellicosa, l'accusa venne rivolta contro l'Inghilterra, perché contro l'Inghilterra il terreno era favorevolmente preparato e perché esso rappresenta, nella mentalità tedesca, la perfidissima.

Certo, come altra volta accennammo, l'Inghilterra fu quella che diede il tracollo alla bilancia, non volendo attendere che la Germania vicesse nel 1914 per essere a sua volta dalla Germania vinta pochi anni dopo; ma ciò non è sufficiente a spiegare come l'ostilità tedesca sia essenzialmente ridotta contro la grande dominatrice dei mari. Per conto nostro la spiegazione di tale ostilità deve cercarsi in quei danni che l'Inghilterra arreca alla Germania nelle attuali circostanze, danni che non si appalesano chiaramente, ma che forse sono i più sentiti, certamente più sentiti di quelli che producono sul campo le truppe inglesi.

Intendiamo parlare dei danni commerciali derivati dalla chiusura del mare e dalla completa abolizione del commercio marittimo che ha troncato tutte le risorse della importazione, riducendo gli Imperi centrali a vivere sopra sé stessi.

La Germania ha portato quasi dovunque la guerra oltre i suoi confini e perciò i danni diretti della guerra li sente in modo relativo; ma entro i confini della Germania si mangia, tutti mangiano, tutti ri-

sentono quindi la deficienza dei prodotti, che non sono sufficienti a mantenere lungo tempo tutta la popolazione che costituisce il gran corpo tedesco. Ciò non vuol dire affatto che non sia stata l'Inghilterra quella che ha voluto la guerra, anzi, può darsi benissimo che perciò l'abbia voluta. Secondo noi è perfettamente ozioso cercare, oggi, chi abbia voluto rompere il mal certo equilibrio europeo, ozioso perché perfettamente inutile e perché è impossibile giungere ad una sicura conclusione. Tolta la Francia, che certamente non desiderava la guerra, e l'ha dimostrato alla gran luce del giorno, rimangono la Germania, l'Austria, la Russia e l'Inghilterra; fra queste quattro grandi nazioni, forse, l'Austria, è la meno colpevole del grande misfatto, per quanto sembri che abbia dato colle sue mani il fuoco alle polveri.

Le uniche che possano accusarsi con vero fondamento di aver voluto la guerra sono la Germania, la Russia e l'Inghilterra, perché sono le uniche che potessero nutrire forti speranze in caso di successo. Più in là, in questo lavoro di eliminazione, non si può andare senza incorrere in errori addirittura grossolani, e tanto meno si può ragionare su quello che accadde nei giorni che precedettero il gravissimo avvenimento, perché in tali giorni gli avvenimenti si svolsero con una precipitazione tale da prestarsi a qualsiasi confusione di interpretazione. Dire che l'Inghilterra si sia gettata nella terribile avventura unicamente per il disdegno che la colse vedendo violata la neutralità del Belgio è certamente un voler affermare cosa non esattamente rispondente al vero. Forse se il Belgio avesse occupato il posto della Mesopotamia, l'Inghilterra si sarebbe limitata, al massimo, a protestare in nome del diritto internazionale; ma il Belgio, per sua sfortuna, si trova in una posizione che interessa l'Inghilterra in sommo grado e costituiva un'avanguardia od un cuscinetto per la Francia, che a sua volta occupa una sponda del canale della Manica e quindi la violazione della neutralità del Belgio doveva necessariamente far sorgere nell'animo dell'Inghilterra un senso di rivolta contro la violazione di un diritto internazionale, ma un senso ancora più grande di rivolta contro la violazione di un proprio vitale interesse.

Se è ingenuo ritenere che l'Inghilterra si sia mossa unicamente perché spinta da un motivo puramente ideale era ingenuo ritenere che l'invasione del Belgio potesse turbare solamente le idealità inglesi.

Ma certo gli inglesi ebbero buon giuoco, perché il

mondo, quello che non è direttamente interessato nelle questioni, si commuove maggiormente alle questioni che toccano la sua sensibilità pura e semplice, perché tali questioni più facilmente apprezza.

Se noi avessimo dell'astio contro qualcuno e ci capitasse di incontrarlo mentre maltratta un bambino, avremmo una buonissima scusa per saltargli addosso e legnarlo di santa ragione, sicuri che la folla ci applaudirebbe quando noi dicessimo con un certo fare protettivo: l'abbiamo bastonato perché martirizzava questo povero fanciullo; nessuno certo

andrebbe a ricercare se erano in noi altre cause di rancore contro il nostro avversario.

Così ha fatto l'Inghilterra, e come darle torto? Voler giustificare l'invasione del Belgio con ragioni imprescindibili di carattere strategico non può avere molto effetto, perché sono pochi nel mondo quelli che tali ragioni possono comprendere e perciò convincere; tutti gli altri diranno che queste ragioni non erano sufficienti da costringere un colosso a inveire contro un fanciullo.

Tanto più che questo è stato bastonato con qualche larghezza e senza molti riguardi.

11/49

**Sguardo retrospettivo, 7 dicembre 1914, p. 1.**

Mentre l'azione nel momento attuale, se non languisce, per lo meno fa poco parlare di sé, non è male che rivolgiamo un momento lo sguardo indietro, tanto più che coi dati di cui possiamo ora disporre ci potremo spiegare alcuni fatti che ci sorpresero nell'atto in cui si svolsero. *Il Bollettino degli eserciti* pubblicato in Francia contiene una sommaria relazione sull'andamento della guerra durante i primi quattro mesi, ed è una relazione che per quanto ufficiale, ha il merito di essere coraggiosamente veritiera.

Ricordiamo che durante il primo mese di guerra, in agosto, i francesi svolsero una certa attività offensiva in Lorena ed in Alsazia, e specialmente in questa ultima provincia dove vi furono scontri sanguinosi e che allora non si giunse chiaramente a comprendere a quale scopo mirassero, poiché era noto che i tedeschi stavano compiendo il loro massimo sforzo per la loro destra, e precisamente attraverso il Belgio.

La relazione francese condanna queste operazioni ed il modo come vennero condotte; tuttavia esse erano intese ad attirare verso sud una parte delle forze nemiche per impedire che troppe forze si raccogliessero a nord. Evidentemente tale doveva essere il pensiero del Comando supremo dell'esercito francese che in quei tristissimi momenti doveva trovarsi molto preoccupato dalle notizie che riceveva e dallo stato di solenne impreparazione nel quale trovavasi l'esercito francese; ma tale pensiero non venne forse giustamente interpretato da chi comandava le truppe nell'Alsazia e nella Lorena, e le operazioni svolte in queste regioni oltrepassarono il segno provocando inutili sacrifici e sperpero di forze.

Oggi le cose si conoscono meglio e si deve convenire che il generale Joffre ha compiuto un *tour de force* colossale riuscendo a ottenere ciò che ha ottenuto, e che alla sua riuscita deve aver concorso anche l'opera di quel buon Dio non troppo spesso invocato in Francia.

Il passaggio alla controffesa sulla Marna ed il conseguente estendimento della sinistra alleata sino al mare, sono stati atti ben concepiti e bene eseguiti ma sorretti anche dalla fortuna che non volle concedere all'esercito tedesco di cogliere il momento opportuno per un atto decisivo. Oggi si sa che, per un lungo periodo di tempo, nell'ottobre scorso, l'estrema ala degli alleati era costituita da cavalleria inglese appiedata, riservisti, frazioni dilacerate dell'esercito belga, e che quest'ala fu salva per il concorso dal mare dei monitori inglesi, per l'inondazione, per quel caso che regna sovrano nelle battaglie, qualunque sia la volontà e l'intelligenza dell'uomo.

La linea da guardare era immensa, le forze limitate! Evidentemente il fronte doveva essere sottile; i belgi, o per meglio dire i superstiti dell'esercito belga, se non riuscirono a salvare il loro Paese, riuscirono tuttavia ad impedire una catastrofe ancora più grande. Tali furono le condizioni precarie in cui versarono gli eserciti alleati nello scorso mese e, poiché oggi gli alleati non le nascondono, è necessario concludere che le condizioni attuali debbano essere molto differenti di allora.

Se i nostri lettori ricordano, noi allora andavamo arzigogolando circa un attacco degli alleati sulle retrovie nemiche, attacco che avrebbe dovuto partire dalla regione di Calais, Dunkerque e Boulogne, e dicevamo di tutti gli enormi vantaggi strategici che

un tale attacco avrebbe potuto arrecare. Come si chiacchiera facilmente quando si si lascia trascinare dalla fantasia senza possedere tutti gli elementi del ragionamento e tutti i dati di fatto.

Per fare un *civet* di lepre il primo e più necessario ingrediente è una lepre, o per lo meno un gatto. Quando si vuol fare un attacco il primo e più necessario ingrediente è la forza. Mentre a noi era facile parlare di attacchi sul rovescio, e su tali attacchi svolgere tutte le nostre cognizioni, quasi quasi criticando chi non si acconciava alle nostre idee, lo stato maggiore francese aveva ben altro da fare; aveva da raccogliere in fretta ed in furia tutte le forze disponibili, qualunque esse fossero, per estendere, in tempo, la propria sinistra ed impedire che il nemico la sopravanzasse. A ciò riuscì per virtù di comando e per virtù di combattenti, e noi abbiamo voluto qui, dove peccammo, fare onorevole ammenda di quanto allora dicemmo, attratti più dalla foga del dire che dalla calma considerazione, che ci mancava, della realtà dei fatti.

Attualmente gli alleati debbono aver consolidate le loro posizioni e debbono aver anche acquistata la coscienza della loro forza. Già si parla del ritorno del Governo a Parigi e questo ritorno sembra fissato ed imminente. Noi dobbiamo da ciò ragionevolmente dedurre che il Governo francese ha avuto dal generale Joffre l'assicurazione di non correre l'alea di essere, fra breve, nuovamente costretto a rifare i bagagli in fretta e furia.

La situazione è certo mutata favorevolmente agli alleati; ormai la Russia preme fortemente all'est e tutto il fronte è impegnato; la Germania ha fatto il massimo sforzo ed i provvedimenti che essa potrà prendere nel tempo a venire non potranno che mantenere il suo sforzo all'altezza che ha raggiunto. Dal canto loro gli alleati hanno avuto il tempo per rimediare alle maggiori manchevolezze della loro preparazione.

In questi giorni si è sentito parlare di truppe tedesche giungenti e partenti dal Belgio; le notizie opposte dovrebbero elidersi e molto probabilmente si elideranno nella realtà delle cose. È difficile credere

che, date le operazioni che si stanno svolgendo in Polonia nelle vicinanze dei confini della Slesia e della Posnania, lo stato maggiore tedesco intenda svolgere qualche operazione decisiva nelle Fiandre, per le quali operazioni occorrerebbero truppe fresche; d'altra parte è anche difficile che truppe dal Belgio vengano ritirate in grande quantità per essere inviate in Polonia; ciò faciliterebbe il giuoco degli alleati.

Data la tendenza tedesca di tenere da tutte le parti, si dovrebbe ritenere che, in questo periodo di tempo almeno, non dovrebbero verificarsi spostamenti dall'una all'altra frontiera.

D'altra parte sembra che gli alleati accennino ad un risveglio di attività lungo la grande linea di contatto. La spiegazione più semplice di questo risveglio deve, secondo noi, ricercarsi nell'intendimento, per parte dello stato maggiore francese, di impedire qualsiasi spostamento di forze tedesche dalla frontiera francese a quella russa.

Questa attività offensiva, per quanto in minime proporzioni, sembra un avvertimento che il generale Joffre voglia dare al grande stato maggiore; pare che egli dica, per l'organo delle sue artiglierie: state attenti, che noi siamo pronti ad avanzare non appena ce ne darete il destro.

Nel momento attuale la prima decisione deve svolgersi nello scacchiere orientale; nel comune interesse degli alleati conviene che di fronte ai franco-inglesi sia attestata la maggior possibile forza tedesca perché venga al massimo facilitato il compito dell'esercito russo.

Conviene maggiormente agli alleati vincere all'ovest che non all'est; il compito degli anglo-francesi è meno brillante ma non meno utile allo scopo finale ed il generale Joffre ha espresso precisamente questo concetto quando, a chi, alludendo alle vittorie russe, gli esprimeva l'idea che la necessità di rinforzi all'est avrebbe costretto la Germania a spostare una parte delle forze dell'ovest, rispondeva: Non mi preme affatto che abbiano a sguernire le loro linee; i russi avanzeranno più presto; mi incarico io di quelli che ho di fronte.

**11/50.**

**La novissima scorta, 10 dicembre 1914, p. 4.**

*Esaltazione dell'importanza dell'aviazione e condanna della guerra.*

(N.d.C.)

Nella recente visita compiuta dal Re d'Inghilterra sul fronte di battaglia nelle Fiandre, la incolumità del sovrano venne assicurata da aviatori militari, i



quali compivano continuamente ricognizioni nell'aria, librandosi sempre sopra il corteo reale.

Così comunica da Londra il *Press Bureau*, in una relazione, quasi ufficiale, della visita di Re Giorgio agli eserciti alleati.

Il fatto non può essere che rispondente alla verità; evidentemente la sacra persona del Re d'Inghilterra non poteva venire offesa che dall'alto, poiché egli visitava il suo leale esercito; la sua scorta non poteva che librarsi nel cielo proteggendo sotto le larghe ali spiegate chi personifica la grande nazione inglese.

Oggi noi leggiamo una notizia di tal genere quasi scorrendola come la narrazione di un fatto di molta secondaria importanza; ed è un fatto del quale noi stessi, non più di dieci anni fa, avremmo negato perfino la possibilità.

Il volo umano venne definito un'utopia finché l'uomo volando smentì tale definizione, ma le definizioni, anche errate ed anche false, hanno un potere di conservazione straordinario, rimangono tale anche quando palesemente dimostrano il loro errore e la loro falsità.

La novità turba ed il mezzo più comodo per non essere turbati è quello di negare la novità, senza neppure darsi la pena di conoscerla. La scienza stessa, che si basa su ipotesi le quali vengono poi dimenticate e sono spesso false, incomincia, essa stessa, per negare; presa poi dalla forza dei fatti, studia, indaga, cerca, scruta, sminuzza e finisce col dubitare. Tale è la scienza, cui manca la scintilla divinatoria del genio e che si rimpicciolisce nelle formule, nei metodi e nei sistemi, e che, schiava del passato, non sa districarsene per spiccare libero il volo verso l'avvenire.

L'uomo che volava, che chiunque poteva mirare librarsi sicuro fra le nuvole nel cielo, venne ancora dichiarato un'utopia; la macchina che lo trasportava, alto nell'azzurro immacolato, fu dichiarata un giuocattolo senza importanza; fu quasi come si fosse rinvenuta una specie nuova di farfalla, qualche curioso se ne impadronì e la fissò colla spilla nella sua collezione, che solo qualche curioso si degnava di osservare.

Perché la nuova e la più bella conquista umana, la più bella vittoria dell'ingegno sulla forza bruta, venisse rapidamente conosciuta ed apprezzata fu necessario che si macchiasse largamente di sangue.

Oggi che di sangue grondano quelle ali che pure si levavano nell'aria pura, oggi quelle ali danno da pensare, obbligano a considerare il giuocattolo,

inducono a chiedere all'uomo che vola, come vola. La grande guerra doveva mettere in luce il grande progresso e non ebbe bisogno di attendere che il grande progresso fosse maturo; lo prese nella sua infanzia, lo lanciò sui campi devastati dalla morte e dalla rovina, e lo impose. Nessun mezzo, nessuna arma ebbe mai un'infanzia più precoce ed una più rapida vittoria; quanti anni occorsero alle ferrovie per rendere qualche pratico servizio, quanti anni occorsero al cannone perché la sua voce avesse qualche valore?

Il nuovo mezzo si presentò al mondo come un fanciullo prodigio; lo stupì, ma non riuscì a farsi prendere sul serio. Il vecchio mondo è abitudinario come un uomo vecchio, andar contro alle sue inveterate abitudini è quasi un offenderlo; come riuscire a far correre chi per secoli camminò al passo, piano piano, un piede dopo l'altro?

Invano fu preso per un braccio e gli fu gridato: "Guarda, quell'immagine che tu vedi lassù volteggiare nell'aria, brillando sotto i raggi del sole, non è un falco, è una macchina umana guidata da un uomo; guarda, è un uomo che vola sicuro, per quanto le penne da poco gli siano spuntate; pensa che cosa significhi quella piccola macchia che sembra muoversi sulla gran coppa rovesciata del cielo, pensa: vuol dire che l'uomo ha vinto la gravità e ha dominato l'elemento più tenue, vuol dire che i tuoi figli non saranno più costretti a strisciare faticosamente sulla superficie aspra della terra, non saranno più costretti al travaglio oscuro della talpa; quel piccolo segno dice che i tuoi figli non conosceranno più ostacoli, non più barriere, non più confini; quel piccolo segno dice che un'era completamente nuova si è aperta innanzi a te". Invano tutto ciò gli venne detto, il vecchio mondo si accomodò le lenti sul naso, guardò, vide e non vide, scrollò il capo e mormorò: "illusioni!" Solo la guerra, che nella sua brutalità denuda ogni verità e scopre ogni realtà, poteva riuscire, d'un colpo, ad imporre il fatto ed a scuotere l'indifferenza.

Certo l'animo del filosofo rimane dolorante nello scorgere come la più geniale, la più pura e la più poetica conquista dell'uomo, quella che elevandolo in un'atmosfera più limpida e più luminosa, avrebbe dovuto, insieme al corpo, elevarne l'anima in una concezione più larga e più precisa dell'umanità, affratellata dal manto aereo che tutta la involge e ne costituisce il comune dominio, certo, ripetiamo, l'animo del filosofo deve rimanere dolorante nello scorgere come il simbolo mera-



viglioso della più piena libertà dell'uomo sulla costrizione della materia, abbia dovuto, per iniziare il suo glorioso cammino, caricarsi di armi e di armati e rendere più spaventoso il flagello che imperversa sull'umanità che è destinato a redimere. Non ancora sa l'uomo sicuramente librarsi nell'aria che già divampa in lui l'irresistibile bisogno di provvedersi del mezzo più acconcio per far brutalmente precipitare l'uomo a terra; tutto l'uomo aveva macchiato coi suoi delitti, la terra ed il mare, solo il cielo rimaneva immune, perché il cielo gli era precluso; appena seppe salirvi, anche il cielo fu macchiato e gronda. Ma come sulle tombe fiorisce in primavera un più mirabile rigoglio di fiori, sulla

terribile crisi della guerra deve fiorire un mirabile rigoglio di umanità rinnovellata.

Ed allora, quando la serenità sarà ritornata negli animi e nei cuori, quando gli odi saranno spenti ed il mondo rigetterà il gran manto di duolo, allora noi ricorderemo che il volo umano non deve essere solo il volo dell'avvoltoio anelante alla preda, ma deve essere il volo industrie e pacifico pel grande oceano senza confini, che sovrasta ogni barriera e che, portandoci in alto, ci fa apparire meschina ogni meschina competizione e ci fa apparire vanità ogni vanità.

Poesia, illusioni! No, guardate lassù, nel cielo che rosseggia: lassù è un uomo.

**11/51.**

**La manovra, 16 dicembre 1914, p. 3.**

Ogni giorno che passa conferma che la manovra così discussa, ed in genere così ammirata, del generale Hindenburg si è risolta, in definitiva, in una controffensiva parziale, la quale non ha avuto altro risultato che quello immediato. È necessario che a questo riguardo noi ci spieghiamo con qualche dettaglio, perché il nostro linguaggio può sembrare oscuro. Il valore di una manovra strategica non sta nelle conseguenze dirette della manovra stessa, ma, essenzialmente, in quelle indirette. Per esempio, se, mediante una manovra strategica, noi veniamo a cadere sulle linee di rifornimento del nemico, noi mettiamo il nemico in ben tristi condizioni, senza neppure affrontarlo: la conseguenza diretta della manovra è, in questo caso, l'atto tattico col quale noi riusciamo a giungere sulle retrovie avversarie; la conseguenza indiretta, immensamente più interessante, è quella di portare la confusione ed il disordine nell'avversario mediante la rottura delle sue linee di comunicazione. Altro esempio: se noi, mediante una manovra strategica, riusciamo ad occupare un posizione che minaccia talmente tutto lo schieramento avversario da obbligarlo a ritirarsi senza esservi materialmente costretto, la conseguenza diretta della manovra è l'atto tattico col quale noi giungiamo ad occupare quella data posizione, la conseguenza indiretta, e la più interessante, è quella di obbligare alla ritirata tutta la linea avversaria.

Il valore della manovra, quando si dia alla parola il suo vero significato, è grandissimo perché, evidentemente, per suo mezzo si viene ad accrescere grandemente il valore della propria forza, in

quanto che la manovra consiste nell'impiego della forza di cui si dispone nel momento e nella direzione opportuna per recare il massimo male al nemico; non basta sempre possedere una gran forza per abbattere l'avversario, bisogna saper bene impiegare questa forza; qualche volta anche il meno forte, purchè sia agile e destro, può abbattere il più forte; ne è un esempio classico la lotta giapponese, che non esige quasi l'impiego delle forze, considerando nello studio di colpire anche lievemente i punti più deboli e dolorosi del nemico; ne è un esempio anche più classico la donna che vince con la grazia e col sorriso anche l'uomo più forte.

Il genio della manovra è la somma dote dei grandi capitani, i quali furono grandi appunto perché seppero usare la forza col maggiore rendimento possibile mantenendosi ligi al principio universale di ottenere il massimo scopo col minimo mezzo. Di fatto, quando si iniziò la così detta manovra di Hindenburg, gli ammiratori preannunziarono avvenimenti straordinari, e così che l'avanzata tedesca a cavallo della Vistola in direzione di Varsava avrebbe prodotto risultati straordinari e cioè la retrocessione di tutta la linea russa, l'allontanamento della minaccia su Cracovia, ed altre simili conseguenze. Invece nulla di tutto ciò è avvenuto. Ormai da quasi un mese la manovra è stata iniziata e l'unico effetto di essa è stato l'arretramento di quella parte della fronte russa che venne direttamente attaccata, tutto il resto proseguì imperturbabilmente la sua azione. La conseguenza diretta della manovra è stata ottenuta coll'arretramento della linea russa attaccata direttamente, ma è

mancata in modo completo la conseguenza indiretta, quella più interessante, l'unica che potesse convalidare il nome di manovra all'atto controffensivo di Hindenburg.

Ci trovavamo dunque nel vero noi quando dicevamo che l'azione tedesca lungo la Vistola non rappresentava che un incidente di importanza relativa sul grande scacchiere orientale; tanto è vero che tale incidente non ha avuto alcuna ripercussione su tutto il resto del gran fronte di battaglia.

Alcuno potrà osservare che se la manovra non è riuscita ciò è avvenuto in causa del mancato successo tattico, e si consolerà dicendo che la manovra strategica era stata concepita genialmente ma è mancata al momento buono la forza per sfondare la linea nemica. Se i tedeschi avessero potuto schiacciare i russi che avevano di fronte e giungere a Varsavia, sarebbe avvenuta l'ira di Dio. Una nostra venerabile zia ci diceva sempre, quando nella nostra gioventù facevamo dei castelli in aria; "Avec des si l'on ne va pas à Paris", e di questa verità devono oggi essere convinti anche i tedeschi, che sarebbero a Parigi se non ci fosse stato il Belgio ostile, se l'Inghilterra fosse rimasta neutrale, se i russi avessero impiegato sei mesi a mobilitarsi, se la fibra francese non si fosse risvegliata sotto l'insulto, se, eccetera eccetera.

Ma per ritornare a noi, se i tedeschi fossero arrivati a Varsavia, sarebbe avvenuta l'ira di Dio, e sta bene, ma era ammissibile che ci arrivassero?

Dalla fronte Thorn-Slupea a Varsavia in tempi normali vi è qualche cosa come duecento chilometri; in questa stagione, inoltre, vi è anche qualche russo completamente contrario ad una passeggiata tedesca da Thorn-Slupea a Varsavia. Di ciò bisogna tener conto. La manovra non va considerata astrattamente in sé; se la si considerasse così tutti saremmo grandi capitani, noi e voi, carissimi lettori; evidentemente, se per manovra si considera l'idea generale, la manovra è alla portata di tutte le borse e di tutte le intelligenze. In questo caso se è ammirevole l'idea di una puntata su Varsavia, sarebbe ancora più ammirevole quella di una puntata su Mosca, ed ammirevolissimo quella di una puntata su Pietrogrado. La manovra va considerata nel rapporto dei mezzi colla quale si può esplicare; è una bellissima manovra quella di lanciare le proprie forze sulle retrovie nemiche, ma è facile comprendere che, se noi lanciamo sulle retrovie dell'esercito russo quattro uomini ed un caporale, la nostra non è una manovra ma una sciocchezza

pura e semplice.

Poteva sperare lo stato maggiore tedesco di lanciare contro Varsavia una massa tale da rovesciare ogni ostacolo e raggiungere l'agognata fortezza? Solo l'esistenza e la razionalità di una tale speranza può convalidare il nome di manovra alla controffensiva tedesca ed una speranza di tal genere sarebbe stata alquanto assurda.

La guerra attuale lo ha dimostrato all'evidenza che oggi non è possibile travolgere l'avversario se non disponendo di forze immensamente superiori. Potevano i tedeschi riunire sul fronte d'attacco una così grandiosa superiorità di forze capace di procedere come una irresistibile valanga? Certamente che no; per quanto la Germania sia ricca di soldati e di armi, da troppe parti essa deve far fronte. Sperare che per un simile atto fossero sufficienti cinque o sei corpi d'armata non poteva essere che una fallace illusione, e se tale fu l'illusione tedesca, da tempo essa è svanita. In fine la manovra deve essenzialmente riuscire, non esiste la manovra mancata, poichè appunto l'atto di guerra viene a giustificare il nome di manovra unicamente dalle conseguenze dell'atto stesso.

E noi rimaniamo sempre dello stesso parere: nell'atto controffensivo tedesco si volle vedere più di quanto vi fosse; in definitiva non fu che un atto inteso a rialzare il valore delle azioni del grande stato maggiore. Come manovra ebbe un esito generale negativo perché la sua ripercussione va ricercata nell'ampia distesa del teatro della grande guerra. Il 2 dicembre gli austriaci occuparono Belgrado ed il 12 dello stesso mese lo sgombrarono; questa è la ripercussione lontana della manovra di Hindenburg. Per iniziare l'azione offensiva tedesca fu necessario spostare truppe al Nord, verso Thorn-Slupea, assottigliando il fronte a Sud; per districare l'esercito di Hindenburg dal malo passo in cui si era cacciato fu necessario ancora assottigliare il fronte a Sud; non fu più possibile aiutare gli austriaci a difendere i Carpazi e Cracovia e furono richiamate truppe austriache dalla Serbia; di qui la fortunata e gloriosa controffensiva serba. È sempre il cerchio nel quale la muta ha rinchiuso il cinghiale, cercando di ridurlo nel suo estremo rifugio; la belva or si avventa da un lato ed or dall'altro, il lato colpito cede alquanto per riavanzare quando non si trova più sotto l'impulso violento, tuttavia, man mano, lentamente, ma sicuramente, il cerchio si stringe attorno alla belva che sanguina da mille ferite e che sente svanire, poco alla volta, la sua gran forza e la sua gran fede.

11/52.

**Controffensiva morale, 16 dicembre 1914, p. 3.**

Berlino è nuovamente imbandierata per la nuova vittoria in Polonia ed i critici militari tedeschi intonano un nuovo osanna al generale Hindenburg.

Il comunicato ufficiale del grande stato maggiore candidamente afferma che le conseguenze della decisione provocata dal valore dei reggimenti della Prussia orientale ed occidentale e dell'Assia non possono attualmente essere ancora valutate; il comunicato austriaco afferma che la resistenza delle forze principali russe è infranta.

Dal canto nostro non dubitiamo che su di un certo fronte lo schieramento russo sia stato costretto a ripiegare; riteniamo tuttavia che la cosa non abbia un'importanza eccessiva, ma che si limiti semplicemente ad un ondeggiamento, forse un po' più accentuato, della grande linea di contatto degli eserciti avversari.

Lo stesso comunicato tedesco parla unicamente di combattimenti di fronte, tenaci ed accaniti; esclude quindi qualsiasi manovra o qualsiasi movimento tedesco eminentemente pericoloso per i russi; le conseguenze, quando non possono essere valutate, non sono, in genere, mai molto grandiose.

Potremo sbagliare, l'errore è umano; ma per ora siamo convinti che vi sia un poco di esagerazione nei comunicati degli Imperi alleati, e che, per quanto in essi vi sia un fondamento di realtà, la realtà sia alquanto diversa.

La nostra convinzione deriva da due fatti. Prima di tutto sembra difficile che una lunga linea, quale è quella sulla quale è disposto l'esercito russo, venga di un tratto a flettere contemporaneamente, come lascerebbero credere i comunicati austro-tedeschi. Uno schieramento di qualche centinaio di chilometri non può ritrarsi contemporaneamente che per ordine superiore, non mai sotto la spinta materiale del nemico, poichè, data la grande varietà del terreno e della disposizione delle truppe, è quasi impossibile che, contemporaneamente, su tutto il fronte, un partito abbia la peggio.

Sotto l'impeto nemico in qualche punto può cominciare a manifestarsi un cedimento, cedimento che man mano viene ad aumentare di estensione fino a raggiungere tutta l'estensione del fronte; perché avvenga un cedimento contemporaneo è necessario che su tutto il fronte, nello stesso momento, il nemico abbia la superiorità.

Tutto può darsi a questo mondo, ma quando una

cosa è improbabile occorre attenderne la conferma.

Il secondo fatto che ci spinge a dubitare che qualche esagerazione vi sia nei comunicati austro-tedeschi è la vittoria dei serbi. Sembra che la vittoria dei serbi non entri per nulla nella vittoria in Polonia, ma invece, come abbiamo dimostrato ieri, la vittoria dei serbi è una conseguenza materiale indiretta della vittoria in Polonia, e dal lato morale, ha avuto certamente effetto sugli attuali comunicati austro-tedeschi.

Noi sappiamo l'effetto che la vittoria serba ha prodotto in Austria-Ungheria, effetto tutt'altro che gradevole; tale effetto deve certamente aver prodotto una grave ripercussione nelle sfere politico-militari tedesche, e probabilmente anche qualche effetto, sebbene minore, nel popolo tedesco.

La necessità di annullare, o per lo meno di diminuire, tale malaugurata impressione deve essere stata fortemente sentita. Era necessario ottenere un successo in Polonia per contro bilanciare l'insuccesso in Serbia; evidentemente venne fatto tutto il possibile per ottenere il successo in Polonia anche per evitare uno scacco che si sarebbe sommato a quello precedente e per rialzare le sorti del grande stato maggiore che si era reso invisibile, specie nell'Ungheria. Ottenuto il successo, è buon giuoco quello di dargli la massima importanza, anche a costo di non dire tutta la verità e solo la verità. Maggiore sarà la convinzione, che potrà essere indotta nei popoli dei due Imperi centrali, di aver ottenuto un successo decisivo, più facilmente sarà perdonato l'insuccesso in Serbia.

Un po' di esagerazione non guasta perciò, ed è assai più che opportuna, necessaria; la fede è un qualche cosa di innato e che non sempre si spiega, ma per mantenerla salda è necessario, ogni tanto, qualche prova o qualche miracolo, e bisogna dire che la fede austro-tedesca di qualche prova e di qualche miracolo avesse bisogno dopo i risultati alquanto illusori fino ad ora ottenuti.

La Germania ha perduto circa un milione e duecentomila uomini, l'Austria forse altrettanti; con questa spesa piuttosto rilevante non è stato conquistato che il Belgio, mentre si è perduta la Galizia; è un po' poco per chi si attendeva Parigi in tre settimane e la punizione esemplare della Serbia.

Noi quindi, fino a prova contraria, riteniamo che la vittoria in Polonia sia moralmente una manovra



controffensiva contrastante la sconfitta in Serbia; questa ebbe un carattere solenne, occorreva dare una certa solennità al primo successo ottenuto. Gli ungheresi stessi saranno soddisfatti, osservando come il loro sacrificio abbia salvato la Slesia e la Posnania dall'invasione russa.

Del resto la controffensiva morale sembra essere nelle abitudini del Comando tedesco. L'attacco delle navi germaniche alle coste inglesi appartiene a questo genere di azioni e, molto probabilmente, non è che una derivazione della recente battaglia navale alle isole Falkland.

Il colpo è stato audace ed è stato aiutato dalla fortuna. Ma l'audacia in guerra deve essere impiegata ad uno scopo utile; l'esporre dei mezzi per ottenere uno scopo inadeguato non è più audacia, è prodigalità e per permettersi la prodigalità bisogna essere ricchi.

Questo non è il caso della Germania in mare. Il principio capitale della guerra marittima è quello di battere la flotta avversaria; tutto il resto è secondario.

L'attacco alle coste inglesi metteva in serio pericolo un certo numero di unità navali, tanto è vero che queste non pensarono che a fuggire non appena seppero che le navi inglesi si avvicinavano. Lo scopo ottenuto giustifica l'azzardo corso? Evidentemente che no, anzi. Le granate cadute su Harthepool, Whitey e Scarborough hanno ucciso qualche donna e qualche bambino inglese, non hanno affatto colpito l'Inghilterra, ma l'hanno bensì insultata a sangue. Ora l'insulto non fa che acuire il desiderio della vendetta, l'oltraggio non fa che produrre la reazione più violenta.

Ritenere che l'Inghilterra veda, nell'attacco alle tre cittadine della sua costa orientale, l'avvertimento di un serio pericolo è una illusione, tanto più che l'Inghilterra ha avuto la prova più lampante della difficoltà di tale attacco, che è potuto avvenire solo per sorpresa e per fortuna.

L'Ammiragliato inglese sa perfettamente che nessuna minaccia veramente seria può derivare dal

mare alle coste dell'isola; sa che prima di sbarcare in Inghilterra bisogna passare sulla flotta inglese affondata e, lo ha già dichiarato formalmente, non si lascerà attirare dagli spauracchi.

Ma, per converso l'Inghilterra sentirà la staffilata e si raddrizzerà tutta sotto il colpo. Finché le granate tedesche cadevano sulla terra del Belgio e della Francia, ciò poteva spiacciare all'Inghilterra, ma le granate cadute sulle coste dell'isola ne bruciano la carne viva.

*Un corpo d'armata per ogni bambino ucciso* hanno gridato i giornali inglesi e questo grido non andrà perduto. Bisogna pensare al sentimento altissimo della propria intangibile libertà che anima ogni inglese per formarsi un'idea esatta della reazione che produrrà l'imprudente attacco tedesco.

Risultato quindi completamente negativo rispetto all'Inghilterra. L'unico risultato positivo può considerarsi l'effetto morale, prodotto all'interno rispetto al sentimento nazionale tedesco; anche questa azione si riduce ad una manovra controffensiva morale d'ordine interno, manovra che tuttavia ci sembra derivata da una reazione non giustamente misurata, ma generata da un senso di irrefrenabile dispetto contro una superiorità riconosciuta e subita, una reazione simile a quella che in terra conduce al bombardamento delle città e dei monumenti storici quando un'operazione tattica non viene a svolgersi nel senso desiderato.

Queste reazioni, sproporzionate ed ingiuste, talvolta dannose a quelli stessi che le esercitano, denotano una mancanza di calma e di ponderatezza; mancanza di calma e di ponderatezza che sono esiziali in tempo di guerra, quando si maneggiano gli strumenti più pericolosi, che talvolta possono rivolgersi contro noi stessi.

Il duellante, dominando completamente i suoi nervi, deve presentarsi sul terreno calmo e sereno, affinché la pistola sia salda nel pugno, l'occhio sicuro ed il colpo efficace; chi si batte sotto l'impeto dell'irritazione finisce collo sparare in aria e col colpire i padrini.

11/53.

**Il dono di Natale, 20 dicembre 1914, p. 3.**

I giornali francesi annunciano che il generale Joffre ha promesso alla Francia un magnifico dono per Natale. Certamente, in questo caso, i giornali francesi hanno messo in bocca al generalissimo parole che egli non deve mai aver detto, trasformando un

desiderio in una promessa che certo il generalissimo non fece mai.

Il generale Joffre, prima ancora che scoppiasse la guerra, era detto il taciturno, e non prova di essere diventato loquace. Non certo la stampa francese



rende un servizio a chi ha salvato la Francia dal disastro più pieno; egli si meritava una miglior ricompensa ed un maggiore elogio.

Né tale stampa rende un servizio al proprio Paese, coltivando in esso delle speranze che, se disilluse, possono condurre al peggiore dei disinganni.

La Francia ha avuto la somma ventura di trovare, nel momento del pericolo, l'uomo che seppe al pericolo fare virilmente fronte, con una serenità d'animo ammirevole e con una ammirevole fermezza di proposito; ha avuto la somma fortuna, dopo essere stata trascinata sull'orlo dell'abisso, di trovare l'uomo che la trattenne dal precipitare. A quest'uomo essa deve confidarsi pienamente, senza dargli dei consigli vani, senza spingere l'opinione pubblica alla critica, alla speranza e forse al disinganno.

La grande indisciplinata deve, nel momento in cui il nemico calpesta ancora il suo suolo, trovare in sé la disciplina che solo può salvarla. Tutto in Francia deve, in questi tempi in cui essa giuoca la grande partita, mettersi completamente nelle mani del suo generale, completamente; tutti i francesi non hanno altro dovere se non quello di obbedirgli e di facilitargli il difficilissimo compito.

La sanguinosa partita non è perduta, ma non è ancora vinta, e per vincerla occorrono ancora sacrifici immensi; la Francia deve incominciare col sottoporsi al sacrificio di tacere; mai il silenzio fu così aureo come in questo periodo di tempo.

La decisione di passare alla controffesa è la decisione più difficile da prendersi, ed esige, essenzialmente, l'esatta conoscenza della propria e dell'altrui situazione.

Nessuno, né in Francia, né altrove, è meglio in grado di Joffre di conoscere la propria e l'altrui situazione; nessuno è quindi meglio di lui in grado di decidere il passaggio alla controffesa. Se noi, spettatori indifferenti, possiamo chiacchierare liberamente e liberamente criticare l'opera di Tizio e di Caio facendo più o meno sfoggio di cognizioni militari, ciò non è permesso a chi è direttamente interessato alla guerra. Per costoro la critica più che puerile e vana è atto contrario agli interessi più vitali della patria. La stampa delle nazioni in guerra ha un solo dovere: quello di elogiare i capi ed i gregari, quello di mantenere alta la fede e la speranza, quello di diminuire l'impressione che può suscitare un insuccesso e di magnificare i successi. La stampa francese ha bisogno di imparare dalla tedesca, dall'austriaca e forse dalla turca; ogni spirito critico deve tacere; chi ha in mano il

mezzo potente di influire sull'opinione pubblica ha il sacro dovere d'influirvi a vantaggio del proprio Paese.

Da qualche tempo invece sono sorti, nella stampa francese, gli incitamenti, timidi dapprima ma che vanno man mano rialzando di tono, ad un'azione più energica e più risolutiva.

Ed è davvero penoso leggere articoli in cui critici militari francesi, dal loro tepido ufficio, insegnano a Joffre che la difensiva passiva non conduce ad alcun positivo risultato. Probabilmente Joffre è perfettamente convinto di ciò, e sembra anche che lo abbia dimostrato contrattaccando e vincendo sulla Marna; lo si lasci quindi tranquillo, non sarà certamente lui che si farà sfuggire l'occasione propizia per scacciare definitivamente il nemico dal territorio francese, poiché certamente nessuno più di lui deve rodersi di essere costretto a *grignoter* invece che a mordere.

I francesi hanno commesso un grave errore; quello di avere riportato la capitale a Parigi, perché ciò ha avvicinato troppo coloro che chiacchierano a coloro che fanno. La capitale, poichè era stata trasportata a Bordeaux in un momento di smarrimento, avrebbe dovuto rimanere a Bordeaux almeno fino a quando il nemico avesse evacuato completamente la Francia. Le capitali sono enti eminentemente nervosi, ed è bene che rimangano, il più che possibile, lontano dal campo di battaglia, là dove si ha bisogno della massima calma, ed, essenzialmente, di non essere soggetti ad altre preoccupazioni se non a quelle direttamente inerenti alla guerra.

Parigi era diventata una città di provincia, calma, tranquilla, spopolata, abbandonata da quell'enorme numero di persone che, non essendo troppo occupate per conto proprio, hanno bisogno di occuparsi degli affari degli altri, naturalmente trovando che gli altri fanno male i loro affari e dando luogo alle chiacchiere vane ed al pettegolezzo dannoso.

Pur troppo una grande quantità di gente giura sulla carta stampata; la promessa, che la stampa francese mette in bocca a Joffre, aprirà il cuore di un gran numero di cittadini francesi alla speranza, e, se la promessa, non fatta, non verrà mantenuta, molti cittadini francesi penseranno che il torto è di Joffre. Il risultato sarà un danno per i francesi e, conseguentemente, un vantaggio per il nemico.

È naturale che il carattere francese, pieno di vivacità e d'impeto, sia contrariato dalla attuale stazionaria situazione; è naturale anche che allo sconfor-

to che invase la Francia nelle prime settimane di guerra debba essere succeduta una fervida e gloriosa speranza; ma anche Joffre è un buon francese, e se contiene l'impero e la speranza, li contiene perché non crede che sia ancora giunto il momento di dar loro il libero aire. Invece di eccitare, la stampa francese deve calmare, tranquillizzare, infondere la fede, soffocare la spavalderia inutile; tacere sopra tutto, pensando che nelle trincee,

dove milioni di uomini combattono aspramente, dimentichi d'ogni egoismo, per la salvezza della patria non viene lanciato un grido che nell'assalto disperato alla baionetta.

Il generalissimo francese non preannuncerà mai un dono ad epoca prestabilita; se egli riuscirà, farà una sorpresa al suo Paese, ma, probabilmente, non si curerà se tale sorpresa capiterà per Natale o per l'Epifania.

**11/54.**

**Il principio violato, 23 dicembre 1914, p. 3.**

Si confermano sempre più le notizie dimostranti la immensa gravità della sconfitta austriaca in Serbia; il generale Potiorek sarà sottoposto, per ordine dell'Imperatore, al Consiglio di guerra per avere assentito a che l'esercito da lui comandato venisse diminuito di tre corpi d'armata. Evidentemente se assenti a tale diminuzione la sua responsabilità è gravissima in quanto un tale assentimento dimostrerebbe in lui una completa sconoscenza delle condizioni del nemico che aveva di fronte; ma, forse, il suo assentimento non venne dato di buona voglia né spontaneamente. In ogni modo rimane incomprensibile, almeno per ora, perché ed in qual modo l'esercito del generale Potiorek, per quanto ridotto quasi alla metà, non abbia potuto opporre un argine alla controffensiva serba in modo da frenarla e da trattenerla, e sia stato invece travolto in una ritirata che ha tutto il carattere della catastrofe e della *débâcle*. Questo esercito, allorché era al completo, aveva marciato vittoriosamente procedendo verso il cuore stesso della Serbia; possedeva allora, a quanto pare, sette corpi d'armata; questa forza doveva essere superiore a quella serba. Diminuita di tre corpi d'armata la forza dell'esercito austriaco non poteva risultare di molto inferiore a quella serba; come avvenne il disastro?

La domanda per ora non ha risposta; ma il disastro appare oggi in tutta la sua vastità ed in tutto la sua estensione; non fu una ritirata, fu una fuga di uomini esausti per fame e per stanchezza, che si accasciavano lungo le strade, in attesa del nemico che li finisse o li facesse prigionieri, tanto per togliersi una buona volta dall'incubo spaventevole. L'artiglieria venne abbandonata, essendo morti i cavalli per fame e per fatica, mentre l'artiglieria serba inseguiva senza tregua gli avanzi dell'esercito che era partito, ironia delle umane vicende, con una missione punitiva.

Il bottino raccolto dai serbi supera il materiale di guerra che i serbi possedevano al principio della guerra; si dice che i prigionieri raggiungano la cifra di oltre ottanta mila, e tale cifra non appare esagerata dato il modo secondo il quale si è svolto il conflitto.

La restante parte del disgraziato esercito si sta raccogliendo e riordinando, ma da quel poco che è rimasto poco gli austriaci potranno ritrarre; i serbi, a quanto pare, dopo una breve sosta stanno per riprendere la marcia su Serajevo. D'altra parte in Galizia gli austriaci, che pochi giorni fa annunciavano di avere infranto la resistenza russa, annunciavano oggi che i russi resistono ancora e che, anzi, hanno portato avanti grandi rinforzi. Quest'ultima notizia ha un sapore sintomatico visti i precedenti ormai conosciuti dei comunicati austriaci. Tutte le volte che i comunicati austriaci hanno annunciato che il nemico portava avanti dei rinforzi, i comunicati successivi annunziarono nuovi raggruppamenti strategici (leggi «ritirata»; nota per chi non comprende il linguaggio tecnico militare). Il rinforzo nemico è sempre stato usato a giustificare il raggruppamento successivo. Visto che i russi hanno portato innanzi nuovi rinforzi, ben difficilmente l'esercito ritiratosi dalla Serbia potrà essere rafforzato con elementi tratti dalla Galizia o con elementi freschi. Come è noto l'Austria ha incorporato perfino le reclute definitivamente scartate dalla visita medica; le sue riserve in uomini non possono essere molto efficienti, le sue riserve in materiali ed in danaro ancora meno; la Serbia ha novantanove probabilità su cento di non battersi più, almeno nella presente guerra, sul territorio serbo. D'altra parte, non ostante le assicurazioni ufficiali ribolle in Ungheria un grave fermento che si rivolge sia verso l'Austria che verso la Germania; lo stesso presidente Tisza ha pronunciato in piena

Camera parole, contenenti una minaccia di separazione, che hanno fatto andare in visibilio persino i suoi più accaniti nemici politici: coloro che tutto tentarono per rovesciarlo, persino i colpi di rivoltella. La falla, alla quale pochi giorni fa accennammo, tende fatalmente ad allargarsi e si allargherà certamente se i russi giungeranno a minacciare fortemente l'Ungheria. Vi è stato un momento di tregua durante il breve periodo in cui sembrò prender forma la speranza di ricacciare nuovamente i russi dalla Galizia, ma la tregua pare finita, perché sembra che i russi stiano prendendo un nuovo slancio in avanti.

È nell'interesse comune degli Imperi centrali che i russi non riescano ad oltrepassare i Carpazi e scendere in Ungheria, perché l'invasione dell'Ungheria potrebbe produrre gravissime conseguenze politiche che, a loro volta, porterebbero a gravissime conseguenze militari. L'Ungheria chiederà a gran voce di essere difesa, e non si contenterà più di ciò che già vanamente ottenne una volta, dimostrando alla Germania che l'alleanza deve essere utile in uguale misura ai due alleati, e che l'uno di essi non può rassegnarsi a fare la parte di quello che prende per lasciare all'altro la parte di quello che dà.

Non basta impedire ai russi di entrare nella Slesia e nella Posnanja; non basta impedire ai franco-inglesi di avanzare nelle Fiandre, nella Lorena e nell'Alsazia; necessita anche impedire ai russi di invadere l'Ungheria.

Questa necessità imporrà, forse, uno spostamento delle forze tedesche, spostamento che sarà fatto a malincuore, ma che verrà imposto dalle circostanze, e tale spostamento non andrà certo a vantaggio della situazione generale degli Imperi centrali.

L'errore massimo compiuto dagli Imperi alleati nella presente guerra - errore che si è venuto ripercuo-

tendo dovunque - fu quello di non acconciarsi ad una linea di condotta difensiva sullo scacchiere occidentale dopo l'entrata in campo della Russia. Poiché il colpo di arrivare a Parigi non era riuscito, e poiché la Russia aveva sorpreso il mondo con la relativa rapidità della sua mobilitazione, era necessario far massa sul nemico principale e più pericoloso.

Sullo scacchiere occidentale era necessario che i tedeschi si ritirassero sulle linee fortificate; su tali linee era loro possibile resistere ai franco-inglesi con la metà delle forze che sullo scacchiere occidentale i tedeschi impegnarono; l'altra metà avrebbe potuto essere gettata in Polonia. Alla punizione della Serbia l'Austria doveva pensare dopo; contro la Serbia l'Austria doveva assumere una attitudine di difensiva strategica, mandando tutto il di più contro la Russia.

Se gli austro-tedeschi avessero così portato contro il nemico principale, oltre le forze che vi hanno effettivamente portato, tutte quelle che furono inviate a disgregarsi inutilmente negli altri scacchieri, le cose sarebbero andate diversamente, e lo dimostra il fatto stesso dell'attuale situazione.

Lo stato maggiore tedesco, che certamente onorò sempre il principio della massa, non seppe onorarlo al momento buono, quando si trattava di metterlo in pratica, durante la guerra più difficile che potesse mai avvenire. Molte cose la guerra permette di violare, persino i trattati, persino i diritti più sacri delle genti, ma anche la guerra si ribella a lasciar violare se stessa ed i suoi massimi principi, e punisce inesorabilmente chiunque si attenti a far ciò.

Oggi la guerra punisce i suoi più fedeli adoratori perché non seguiranno, certo attratti e distratti da altre aspirazioni, le sue leggi immutabili e semplici come il buon senso.

**11/55.**

**L'ordine del giorno del 17, 24 dicembre 1914, p. 3.**

L'ordine del giorno all'esercito del generale Joffre in data 17 dicembre, comunicato dallo stato maggiore tedesco, non è un ordine che indichi l'intendimento dello stato maggiore francese di agire risolutamente allo scopo di spezzare la linea nemica. È un ordine che impone all'esercito francese una maggiore attività offensiva, null'altro.

Di fatto l'ordine del giorno di Joffre termina con queste parole: *Saprete vincere fino ad un trionfo*

*finale.* È inteso adunque che le azioni attuali non sono intese ad ottenere il trionfo finale.

L'ordine del giorno di Joffre può essere un atto preparatorio ad un'azione risolutiva, non è l'atto iniziale dell'azione risolutiva.

Il giorno in cui il generale Joffre si deciderà ad agire risolutamente in modo offensivo non pubblicherà un ordine del giorno da diramarsi a tutti gli ufficiali e da leggersi a tutti i soldati. In quel giorno il



generale Joffre darà semplicemente alcuni ordini a tre o quattro generali suoi dipendenti ed attenderà.

Un'azione risolutiva, energica, decisiva, non si ottiene lanciando un proclama più o meno altisonante alle truppe; si ottiene mettendo in azione tutte le forze di cui si dispone, facendo massa sul punto decisivo.

Il soldato che si trova sulla linea di combattimento deve sempre combattere colla massima energia e colla migliore volontà di vincere; sulla prima linea i mezzi di combattimento debbono agire tutti e sempre in modo di fornire il massimo rendimento. Sta al generale di graduare la forza e la ripartizione di essa sulla linea di combattimento per ottenere lo scopo che meglio desidera.

La forma del combattimento non dipende dalla volontà dei combattenti, dipende unicamente dalla forza di essi. Se la forza dei combattenti non è sufficiente ad avanzare contro il nemico, il combattimento assume la forma difensiva, ma la difensiva si cambia in offensiva allorché chi difende si trova sufficientemente forte per avanzare.

Per trasformare una linea difensiva in una linea offensiva è sufficiente gettare nuove forze sulla linea difensiva. Il concetto di agire difensivamente ed offensivamente non è in chi combatte in prima linea, ma in chi ha il comando ed il maneggio delle forze.

Perché lo stato maggiore francese possa concepire l'idea di attaccare risolutamente l'avversario necessita che lo stato maggiore francese abbia la coscienza di poter riversare sulle linee difensive attuali un nucleo di forza fresca sufficiente.

Tutto sta a vedere se questo nucleo di forza lo stato maggiore francese ha potuto raccogliere dietro la linea di difesa attuale, poiché la linea di difesa attuale non è stata sufficiente che a resistere.

Per riuscire in una contro offesa decisa, non a quella che ora si manifesta qua e là in dettaglio, è sufficiente spezzare in un punto la linea nemica, ma in un punto determinato, non in un punto qualunque.

Bisogna, su questo punto determinato, fare impeto col sistema dell'ariete, battendo e ribattendo fino ad ottenere la rottura dell'ordinanza nemica; contemporaneamente bisogna tenere il nemico su tutti gli altri punti, in modo che esso non possa spostare forze verso quello minacciato.

Una gran parte della riuscita di una azione di tal genere è dovuta alla giudiziosa scelta del punto da attaccare decisamente, poiché questo deve essere

tale da produrre una grave ripercussione su tutto il resto della linea avversaria, in modo da costringerla a ripiegare per effetto riflesso.

Il punto sul quale si intende attaccare decisamente non deve essere conosciuto da nessuno all'infuori di chi predispone l'attacco decisivo, tutta la linea deve agire come se tutta dovesse attaccare decisamente, perché può darsi che anche dove l'attacco deciso non era stato predisposto il nemico venga a cedere, ed ogni successo è utile all'azione generale. Per ora sulle linee francesi non si è manifestato nessun accenno ad un attacco decisivo; si è manifestata semplicemente una rinnovata energia che può essere intesa a due scopi: allo scopo di impedire spostamenti di truppe tedesche dallo scacchiere occidentale a quello orientale, oppure allo scopo di impedire spostamenti di truppe tedesche lungo la linea che fronteggia gli anglo-francesi, allo scopo di preparare un attacco decisivo.

Noi propendiamo ancora a credere, nonostante l'ordine del giorno del 17 dicembre, che, per ora almeno, i francesi non abbiano altro scopo se non quello di attirare sopra le loro linee l'attenzione dei tedeschi, distaccandoli dal teatro orientale.

Non crediamo che gli anglo-francesi abbiano così presto potuto costituire un nucleo di truppe da lanciare risolutamente avanti con grande sicurezza di successo.

Certo l'occasione appare buona stante gli spostamenti di forze che i tedeschi sono stati costretti a fare, ma, come dicevamo l'altro ieri, la situazione non può che migliorare col tempo; se è buona oggi sarà migliore domani, ed in questa guerra non bisogna avere nessuna fretta ed è proprio il caso di dire: chi va piano con quel che segue.

Lo stato maggiore tedesco ha reso noto l'ordine del giorno di Joffre per avvalorare l'azione dei propri eserciti; facendo credere che Joffre intendeva, con un ordine del 17, passare all'offensiva generale, dimostra implicitamente che l'offensiva generale franco-inglese è fallita.

L'equivoco sta nella valutazione del significato dell'ordine del giorno che, secondo noi, non ha altro intendimento se non quello di risvegliare l'attività generica degli eserciti alleati allo scopo di tener desto il nemico.

Secondo noi, se lo stato maggiore francese eseguisce in questo periodo di tempo un attacco deciso, giuoca una buona carta in un cattivo momento, mentre può avere, fra non molto, una carta eccellente da gettare sul tappeto in un momento più



favorevole. Un attacco franco-inglese oggi deve riuscire; se fallisce il danno materiale e morale sarà gravissimo; non è questo il momento di giuocare d'audacia, ma bensì quello di agire con prudenza, pensando che talvolta il meglio è nemico del bene. Bisogna sempre ricordare che solo le necessità militari sono quelle che devono regolare l'andamento della guerra, che in guerra non vi sono altre necessità e che tutte le volte che questo principio viene dimenticato la punizione non tarda a colpire chi lo dimenticò ed è una punizione terribile. La presente guerra ha fornito più volte la riprova della verità di questo asserto che dovrebbe sempre essere tenuto presente; il comandante in capo di un esercito, in guerra, diventa il padrone assoluto della intera nazione ed ha il diritto ed il dovere di

**11/56.**

**Natale di guerra, 25 dicembre 1914, p. 1.**

Il Natale del 1914 si leva su di un mondo in furore; la dolce festa, che commuove nel suo simbolo gentile anche gli animi meno credenti, forse mai, in quasi due millenni, si svolse in un ambiente più doloroso e più triste.

Sono milioni e milioni di uomini, armati di ogni più perfezionato ordigno di morte, che, contrapposti, cercano di distruggersi a vicenda sui campi di battaglia tormentati da ogni ferita, nell'imperversare di ogni bufera della tristissima stagione; sono milioni e milioni di creature umane, sparse per la più gran parte del mondo civile, che, in questo giorno sacro agli affetti familiari, hanno il cuore stretto per la sconoscenza della sorte dei loro cari. Mai forse come in questo giorno, mentre la neve scende candida e mite sui fertili campi tranquilli a ricoprire, gelosamente, il grano germogliante, mentre un'aura di pace e di gioia sembra si diffonda dovunque, fin nelle stanze dei miseri che per un tempo dimenticano, mai forse come in questo giorno ci invade un immenso sentimento di pietà per questa umanità che in tal modo trascende contro se stessa.

Pietà per tutti. Noi non andiamo a ricercare in questo momento se la lotta sia necessaria o no, non andiamo a indagare la giustizia di un contrasto fra il diritto e la forza; constatiamo il fatto pietoso, senz'altro.

Anche la morte è necessaria, tuttavia essa ci commuove sempre.

Sentimentalità fuori posto, dirà qualche animo

non ascoltare che ciò che gli dice la guerra, chiudendo l'orecchio a chiunque, se occorre anche al Capo dello Stato.

In Francia, coloro che attendono il dono per Natale, si ricordino del dono che fece, or non è molto, il generale Potiorek, per la sua festa, al vecchio Imperatore d'Austria, il 2 dicembre. Ricordino e pensino che quel dono, dopo dieci soli giorni, fu ritolto violentemente in seguito ad una spaventosa catastrofe.

Ricordino i Francesi che anche Parigi doveva essere oggetto di un dono imperiale e già il donatore stava per porvi le mani sopra, quando...

Sarà una superstizione, ma, in questa guerra, sembra che i doni portino jettatura.

cosiddetto forte; ma la forza non sta nella mancanza di sensibilità, che è propria del bruto, sta nella coscienza di se stessi, nella vittoria su se stessi, nella volontà diritta come una spada.

Solo il sentimentale giunge a superare l'istinto della propria conservazione per l'amore dell'idea; se il selvaggio combatte perché l'odore del sangue lo eccita, l'uomo civilizzato combatte, e con uguale energia, per l'idea, nonostante che l'odore del sangue gli ripugni. Nella grande guerra noi vediamo combattere uomini di diversissima civilizzazione e di sentimentalità diversissima e, certo, il maggior ardore non lo rinveniamo negli scalini più bassi delle civiltà e del sentimentalismo.

La grande guerra ha tutto un fondamento sentimentale; materialmente i danni apportati dalla guerra saranno certamente più rilevanti dei benefici morali che essa apporterà; milioni di uomini si sono spenti e si spegneranno senza neppur poter conoscere a che il loro supremo sacrificio potrà essere utile; è in definitiva una lotta fra due grandi civiltà, una che voleva imporsi ed una che non voleva scomparire.

Che di più sentimentale di una lotta siffatta che pur produce rovine inenarrabili?

Vada quindi, senza tema di debolezza, la nostra pietà più calda, in questo giorno di serenità e di pace, all'immensa falange di uomini di ogni nazione che soffre ogni dolore con animo invitto, ognuno nella fede e nell'amore della propria patria che è santa per tutti, e per la quale offrono tutti, senza

rimpianto, la vita, gli averi e gli affetti. Questo senso di immensa pietà, verso tutti i nostri fratelli in umanità, può liberamente sgorgare dal nostro cuore poiché attesta una altissima forza di coscienza, quella forza di coscienza che, all'atto del bisogno, ci farà rimanere rigidi e fermi contro il nostro stesso dolore, impavidi e sicuri nel nostro stesso sacrificio, tanto più fermi e tanto più rigidi quando più oggi ci sentiamo commossi, fino nel

11/57.

**La guerra aerea, 28 dicembre 1914, p. 2.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 242, con modifiche e piccoli tagli.*

*Questo è senza dubbio il più noto tra gli articoli di Doubet della "Gazzetta del popolo", grazie alla sua pubblicazione nel volume Le profezie di Cassandra di G. Pantano (che però riporta soltanto questo e quello del 3 settembre degli undici articoli sull'aviazione). Qui Doubet esprime la sua fiducia nell'avvenire dell'aviazione in modo assai più ampio che negli altri articoli dello stesso periodo, di cui pure occorre tener conto. Il brano del 1910 di Doubet citato è tratto da I problemi dell'aereonavigazione, III, "La Preparazione", 21-22 luglio 1910.*

*Segnaliamo anche il resoconto della conferenza tenuta da Doubet all'Università popolare di Torino, apparso sulla "Gazzetta del popolo" del 30 dicembre 1914 nella pagina di cronaca cittadina, sotto il titolo La guerra nell'aria. Il cronista riferisce che Doubet, dopo aver sottolineato il rapidissimo progresso dell'aeroplano e la sua brillante utilizzazione nella guerra di Libia, "tiene a fissare una verità essenziale: il dominio dell'aria deve avere per le nazioni lo stesso valore che ha adesso il dominio del mare. Quindi l'aviazione militare non dovrà essere, come fu creduto, un servizio ausiliario, ma un campo nuovo e importantissimo dell'attività guerresca". Poi, continua il cronista, "l'oratore dice che la guerra ha colto l'Europa in un momento in cui le nazioni si trovavano impreparate al cimento dell'aria, ma - se la conflagrazione avesse tardato di qualche anno - a migliaia si sarebbero scontrati i velivoli avversari nel cielo". Dopo aver ricordato il grande contributo degli aeroplani all'esplorazione, il conferenziere passa ad accennare alle possibilità del bombardamento aereo, "i cui effetti possono*

*più profondo del cuore, dal dolore e dal sacrificio altrui.*

*Nel circo erano le vestali che finivano il gladiatore abbattuto e che gioivano in una isterica voluttà nello scorgere l'arena impregnarsi di sangue, mentre, forse, il vecchio legionario torceva lo sguardo dallo spettacolo ripugnante, ripensando alle gloriose battaglie che a Roma avevano dato l'imperio del mondo.*

*essere terribili, benché necessiti agli aviatori un grande bersaglio per regolare il tiro, ma che saranno senza dubbio più terribili quando i velivoli opereranno a flotte". Inoltre "la difesa aerea dev'essere affidata all'armata dell'aria", come dimostra l'esperienza di Parigi. "Quindi, per forza di cose, le flotte aeree subiranno un vertiginoso crescendo e le future squadre aeree saranno perciò grandiose ed imponenti raccolte di mezzi, più paragonabili certo a grosse masse di cavalleria volante che a vere e proprie squadre navali". La conferenza si chiude con un grosso successo di pubblico. Il suo testo fu poi pubblicato da Doubet nel volumetto L'arte della guerra, ed è ripreso in questo stesso volume.*

(N.d.C.)

Il giorno di Natale ed il susseguente furono allietati da numerosi voli. Forse i Re Magi nella loro pia andata, quest'anno, avranno confuso la benigna stella con un volo dell'uomo della notte, dell'uomo che non rispetta neppure il Presepio nella guerra terribile che uccide i bambini stretti al seno della madre.

Gli idroplani inglesi si sono recati ad attaccare le navi tedesche nel golfo di Helgoland, gli aeroplani tedeschi hanno contrattaccato, un aeroplano tedesco si è spinto fino a pochi chilometri da Londra ed è stato respinto dall'occorrere di aeroplani inglesi. In altri punti sono avvenuti bombardamenti dall'alto, in terra ed in mare.

La guerra ha raggiunto il cielo e si intensifica; molto probabilmente in questa stessa guerra vedremo di più e di meglio.

Come altre volte dicemmo, la guerra attuale ha trovato l'aviazione in un periodo di incertezze e di malessere. La cosa nuova era troppo recente perché ci fosse stato il tempo di rimettersi dalla sorpresa

per pensarvi su seriamente; era ancora in mano di pochi credenti, dai più forse ritenuti illusi; pareva che la cosa non avesse importanza, se pure non si negava alla cosa un qualsiasi valore.

Eppure il primo embrione della guerra nell'aria, quello che segna l'origine di questa nuova forma di lotta che ormai non sarà possibile escludere né limitare, è abbastanza antico, per quanto può essere antico qualche cosa che all'aviazione appartenga. Il 12 luglio 1910 ebbe luogo la prima esercitazione tattica aerea. Il colonnello Estienne - e si ricordi questo nome, che ha diritto di rimanere nella storia della guerra aerea, che sta ora scrivendo le sue prime pagine - direttore dello stabilimento di aviazione a Vincennes, telegrafò al campo di aviazione di Mourmelon il primo tema di manovra nell'aria: «Alcuni apparecchi, provenienti da Bétheny, domani si recheranno a Mourmelon, cercate di arrestare la loro marcia e di impedire che raggiungano la meta».

Quante volte in questa guerra vera un tema simile è stato ripetuto! Quante volte aviatori francesi avranno avuto il compito di impedire che aeroplani tedeschi si recassero a ferire la capitale della Francia!

Eppure allora, nel 1910, il colonnello Estienne passò, forse, per una testa balzana, ed il semplice tema, che conteneva in germe il principio dell'arte della guerra aerea, non fu tenuto in alcun conto nel suo Paese; in tanto poco conto che la Francia, la patria dell'aviazione, si lasciò cogliere dalla guerra forse più impreparata per quanto riguardava la quinta arma, che non per quanto riguardava tutte le altre.

Ma la nemica vide ed annotò. In quel periodo di tempo (luglio 1910) noi scrivevamo, e fummo facili profeti: «Nell'ultima giornata di Bétheny si videro tre ufficiali francesi, che avevano preso parte alle gare, partire per via aerea verso Châlons e tre piccole bandierine francesi fremevano nel vento fra la terra ed il cielo; alla Germania non è certo sfuggito questo episodio».

E di fatto non sfuggì. Quattro anni dopo la Germania, ultima giunta nel campo dell'aria, si presentò, anche nell'aria, armata di tutto punto, contro l'avversaria, già dimentica dei suoi figli alati, riuscendo persino a offendere Nôtre-Dame, fino a quando, con immensi sforzi, la Francia non riuscì a parafrasare il semplice tema dato quattro anni prima dal colonnello Estienne e cioè a poter dare ad una squadriglia di aviatori francesi quest'ordine: «Apparecchi nemici provenienti da ovest si dirigo-

no su Parigi; cercate di arrestare la loro marcia e di impedire che giungano alla meta».

Il fatto dell'escursione dei Taube su Parigi è un fatto che, se pur non ha gravità per sè stesso, rappresenta un indice. Certo che a Parigi, i taxis, in tempo di pace, schiacciavano più persone in un giorno di quante ne possa ferire od uccidere un Taube in una sua incursione. Certo. Ma se un Taube ha potuto volare su Parigi, ciò dimostra, e crediamo in modo lampante, che anche cinquecento Taube possono volarvi. Allora forse il raffronto coi taxis non calza più completamente. Né d'altra parte cinquecento Taube sono una cosa assolutamente impossibile, poiché cinquecento Taube valgono meno di cinquecento cannoni e poco più di cinquecento taxis.

Va considerato inoltre che se un Taube oggi può portare cinquanta o sessanta chilogrammi di bombe, nulla vieta pensare che un Taube più grosso ne possa portare cinque o seicento chilogrammi; cinquecento di tali Taube potrebbero agevolmente riversare su Parigi circa duecentocinquanta tonnellate di bombe ad ogni gita; il confronto coi taxis perderebbe sempre più di valore ed è da ritenersi che una città come Parigi non vivrebbe tranquillamente sotto una tale grandine più o meno quotidiana.

Se ciò non si verifica oggi si è perché neppure i tedeschi, che pure non dimenticarono e non trascurarono nulla, neppure i tedeschi all'aviazione vi credettero molto. Ma se non si verifica oggi può verificarsi domani, se non nelle proporzioni da noi accennate, certo in proporzioni maggiori di quelle finora verificatesi. In proporzione adeguata l'offesa aerea può avere, in modo indubbio, una importanza eccezionale.

Pretendere di ottenere una offesa aerea adeguata con uno o con tre apparecchi è una dolce illusione, ma sempre una illusione, come sarebbe illusione ritenere di apportare una grave offesa al nemico con uno o con tre cannoni. Sui campi di battaglia i cannoni sono a migliaia; nell'aria, se in un numero adeguato potranno trovarsi gli aeroplani, la loro offesa sarà ugualmente efficace. Bisogna pensare che nulla può mettersi al riparo dalle offese aeree e che queste giungono sempre. Contro il nemico che muove sulla superficie è sufficiente, per essere al sicuro, star dietro alla prima linea a pochissima distanza; contro il nemico che sia padrone dello spazio non vi è più sicurezza che per le talpe. Tutto ciò che sta dietro all'esercito e lo fa vivere, è esposto e minacciato: i convogli dei rifornimenti,



i treni, le stazioni ferroviarie, i magazzini, i laboratori, gli arsenali, tutto. Con duecentocinquanta tonnellate di esplosivi, che vengano a cadere da millecinquecento o due mila metri d'altezza, anche ammettendo una certa inesattezza di tiro, si può ottenere qualche risultato grandioso sulle linee di comunicazione avversarie, qualche risultato sulle stesse linee avversarie, qualche effetto insomma che può produrre una certa influenza sull'andamento dell'azione.

Come difendersi? Da terra non è possibile; i fucili non giungono al segno, i cannoni non si possono spargere su tutto il territorio. Contro gli aerei bisogna lanciare aerei, come battaglioni contro i battaglioni, navi contro le navi.

Parigi e Londra posseggono degli apprestamenti a difesa contro gli attacchi aerei: mitragliatrici, cannoni e riflettori; ma sono apprestamenti e difese per i casi eccezionali; chi difende il cielo di Parigi e di Londra contro gli aerei nemici sono gli aerei francesi ed inglesi. Le coste si difendono con le navi e non coi forti; l'aria si difende nell'aria e non da terra. Parigi fu liberata dai Taube, non dai fucilieri appollaiati sui tetti, ma dagli aviatori francesi. L'aeroplano tedesco che, nel giorno di Natale, si dirigeva su Londra venne ricacciato, prima di giungere a Londra, dagli aviatori inglesi.

Man mano che l'offensiva aerea diventerà più efficace, man mano si sentirà il bisogno di combattere nell'aria.

L'Inghilterra ha dovuto sbarazzare gli oceani dalle navi tedesche per assicurare il suo commercio e le sue relazioni, ha dovuto cioè impadronirsi materialmente del dominio del mare. Nello stesso modo è, o sarà necessario impadronirsi del dominio dell'aria, abbattendo gli aerei nemici.

La lotta nel mare e nell'aria non può essere diversa e non sarà diversa, se pure oggi la cosa non appaia in tutta la sua evidenza. E se oggi la cosa non

appare in tutta la sua evidenza è perché la guerra ha colto l'umanità non ancora orientata a questa nuovissima lotta. Ma la necessità si sente urgere alle spalle dei combattenti.

L'Inghilterra sente la minaccia aerea tedesca su Londra e certamente lavora per allontanarla, e vi lavora cercando di ottenere i mezzi per abbattere la potenza aerea tedesca. L'incursione dei tre aviatori inglesi sui cantieri *Zeppelin* presso il lago Costanza non è che un tentativo. Se l'Inghilterra e la Francia ne possedessero i mezzi, andrebbero certamente a ricercare gli *Zeppelin* nei loro ricoveri per distruggere con essi ogni minaccia, similmente a quanto farebbero rispetto alla flotta se fosse loro possibile giungere fino nei porti tedeschi colle loro navi.

L'aereo da guerra deve essere anzitutto un aereo capace di combattere nell'aria contro aerei nemici e di distruggere aerei nemici nei loro ricoveri a terra. Primo concetto della guerra per mare è quella di sbarazzare il mare dalle navi nemiche, primo concetto della guerra dell'aria deve essere quello di sbarazzare l'aria dagli aerei nemici.

La guerra attuale ha dimostrato, oltre l'efficacia che può avere l'offesa dall'alto, che l'aeroplano è indispensabile come mezzo di informazione per i grandi Comandi e che è il fido ausiliario dell'artiglieria.

Abbatte gli aerei nemici, conquistare il dominio dell'aria vuol dire rendere inoffensivo il nemico dall'alto, ed assicurare quindi tutto ciò che vive dietro l'esercito combattente; vuol dire rendere cieco il Comando nemico e miope l'artiglieria nemica; conquistare il dominio dell'aria vuol dire rendersi atti ad offendere impunemente in qualunque punto il gran corpo nemico, vuol dire giuocare a carte coperte guardando nel giuoco avversario, dare degli occhi intelligenti alla propria artiglieria. Semplicemente questo e pare che sia abbastanza.

11/58.

**Il vano travaglio, 31 dicembre 1914, p. 3.**

La grande guerra seguita a svolgersi secondo le linee generali da noi enunciate. Le forze degli imperi alleati compiono, volta a volta, delle puntate contro il gran cerchio di ferro che le cinge, riuscendo talvolta a respingere per un momento quel tratto di cerchio che tentano, ma dopo poco il cerchio torna a rinserrarsi e nel complesso a restringersi.

Abbiamo visto la puntata contro la Serbia seguita dalla puntata tedesca verso Varsavia, poi l'avanzata serba e la puntata austriaca in Galizia. Ora assistiamo alla nuova avanzata russa in Galizia ed alla ripresa offensiva dei russi in Polonia, contemporaneamente vediamo lo svilupparsi dell'attività degli alleati nello scacchiere occidentale.

Il lavoro immenso compiuto dagli eserciti austro-



tedeschi rassomiglia un poco al lavoro al quale si dà lo scoiattolo nella sua gabbia girante. È un lavoro faticoso ma, inutile, gira, gira, lo scoiattolo è sempre allo stesso posto. Nel caso che ci occupi le condizioni sono peggiori, il lavoro degli eserciti degli Imperi centrali è sanguinoso ed esauriente, e la gabbia va man mano stringendosi.

Ciò che affermano i critici tedeschi, e cioè essere la loro posizione buona in quanto che essi combattono in territorio nemico, è una illusione ottica, perché non considera che il lato visibile e materiale della situazione.

Prima di tutto i tedeschi, quando affermano ciò, trattano con serena disinvoltura i loro alleati austriaci, che non si trovano precisamente nelle condizioni di combattere fuori del loro territorio in alcuni dei punti coi quali sono venuti a contatto col nemico.

Ma anche considerando le cose dal lato puramente tedesco, l'asserzione non è completamente esatta; vedasi ad esempio la situazione in Alsazia e nella Prussia orientale. Ma anche là dove l'affermazione corrisponde alle realtà, questa realtà non ha valore che per chi guardi le cose alla leggiera.

I tedeschi, approfittando della loro più grande rapidità di mobilitazione, riuscirono ad avanzare in territorio nemico prima che i nemici fossero pronti. Questo fatto avrebbe potuto trasformarsi in un grande vantaggio, se i tedeschi fossero riusciti a battere completamente, od almeno decisamente, i loro avversari, prima che questi fossero pronti; ma gli avversari non si prestarono al loro giuoco e fecero largo dinanzi alle preponderanti forze tedesche da una parte sino alla Marna, dall'altra sino alla Vistola.

Fino alla Marna e fino alla Vistola l'avanzata tedesca fu dunque dovuta al ritardo nella mobilitazione e nella preparazione degli eserciti della triplice intesa, e non a vittorie degli eserciti tedeschi contro quelli avversari; questo punto bisogna bene tener presente per formarsi un chiaro ed esatto concetto della realtà e non essere trascinati a giudicare le cose dalle semplici impressioni visive.

La vera guerra, ossia il vero e proprio urto degli eserciti avversari, incominciò sulla Marna e sulla Vistola; l'effetto della più pronta mobilitazione tedesca fu quello di allargare da principio i confini della Germania.

Visto che il vantaggio della preparazione tedesca non riuscì decisivo e che gli avversari seppero trovare il tempo per rimettersi in sesto, noi dobbiamo, per giudicare le condizioni attuali della lotta,

partire dal punto in cui le forze degli avversari si trovarono pronte e cioè non dai confini politici della Germania, della Francia, del Belgio e della Russia, ma bensì da quei confini militari chi si erano andati costituendo in seguito alla prima avanzata tedesca, unicamente dovuta alla sua preparazione ed alla rapidità della sua mobilitazione. Dobbiamo perciò partire dalla Vistola e dalla Marna.

Seppero i tedeschi mantenere questi confini militari che avevano saputo conquistare? I fatti dicono di no: tanto nello scacchiere occidentale, quanto nello orientale, essi furono respinti molto più indietro, e stanno per essere respinti ancora più indietro.

Essi non seppero quindi conservare i vantaggi che la più perfetta preparazione aveva loro fornito. Allorché vennero a trovarsi di fronte agli eserciti avversari raccolti furono costretti a cedere il passo. Oggi il tempo ha distrutto tutto ciò che poteva essere vantaggio di preparazione, non rimangono di fronte che le forze avversarie, ed in questa lotta il vantaggio sta dalla parte contraria a quella degli Imperi centrali.

L'esercito franco-inglese non è stato sconfitto prima della Marna perché non c'era; quando si presentò sulla Marna sconfisse gli eserciti tedeschi e da oltre due mesi questi eserciti tedeschi non fanno che resistere, logorandosi, dinanzi ai franco-inglesi.

L'esercito russo non è stato sconfitto nella prima avanzata tedesca sulla Vistola; quando si presentò sconfisse gli eserciti tedeschi ricacciandoli oltre la Vistola.

Nello scacchiere occidentale tutto il territorio che va dalla Marna alle attuali posizioni franco-belge-inglesi è tutto conquistato dagli alleati e perduto dai tedeschi; nello scacchiere orientale tutto il territorio dalla Vistola alle attuali posizioni russe è tutto territorio conquistato dai russi e perduto dai tedeschi.

Questo modo di considerare l'andamento della guerra può sembrare specioso e sottile; tuttavia è il solo modo esatto di considerarla; l'altro, quello di considerarla nei rapporti con le linee convenzionali dei confini politici, è falso e cavilloso.

Come i nostri lettori ricorderanno, noi abbiamo, fin da principio, diviso la grande guerra in due grandi periodi; il primo periodo favorevole agli Imperi centrali, il secondo sfavorevole; quest'ultimo abbiamo detto che sarebbe durato fino alla fine. Il periodo favorevole si chiuse, nello spazio, sulla Marna e sulla Vistola, e da allora incominciò il

periodo sfavorevole; se ancora i tedeschi combattono per una gran parte sul territorio nemico non vuol dire affatto che siano in un periodo favorevole; vuol dire semplicemente che ancora non hanno perduto, nel periodo di sfavore, tutto ciò che avevano guadagnato in quello di favore.

Mentre noi siamo assenti un ladro entra nel nostro giardino e si attacca ai nostri alberi da frutta; ad un tratto noi giungiamo, lo afferriamo per il collo e lo trasciniamo verso l'uscita del giardino per andarlo a consegnare ai carabinieri. Noi riteniamo, in tutta coscienza, che il ladro mentre attraversa rinculoni il nostro giardino, pure essendo sul nostro, non si possa ritenere molto lieto e molto orgoglioso; lieto ed orgoglioso si sarebbe potuto ritenere se nel momento in cui lo coglievamo gli fosse riuscito di renderci impotenti.

Fatte le volute differenze, e trasportato l'esempio nel grande teatro della guerra, la cosa è identica. La soddisfazione che mostrano i critici tedeschi di battersi sul territorio nemico è un poco stentata e rassomiglia alquanto al sorriso di quel certo salumaio al quale le acciughe andavano a male.

Intendiamoci bene; noi in questo momento consideriamo le cose dal loro lato puramente militare;

consideriamo le forze in contrasto, indipendentemente dalle condizioni politiche e sociali.

Certo il combattere sul territorio nemico è un vantaggio, indipendentemente da ogni considerazione militare. Un vantaggio, prima di tutto perché lo si può dire, tanto è vero che i tedeschi lo dicono e lo fanno passare agli occhi degli ingenui anche come un vantaggio militare, come la prova della futura vittoria e della benevolenza del buon Dio. Vantaggio reale in quanto che chi crede in un vantaggio militare resta rincuorato e conserva alta la sua fede; vantaggio reale in quanto che porta gli orrori della guerra fuori del proprio Paese.

Ma da ciò a concludere che la guerra proceda favorevolmente per gli Imperi centrali corre un bel tratto; con ciò voler convincere che la guerra tenda alla vittoria degli Imperi centrali è una illusione od è un voler ritenere il pubblico molto facile alla credenza.

Lo scoiattolo si affanna nella gabbia che gira sotto il suo peso e ciò gli dà la sensazione di procedere, ma invece resta nel chiuso ambito che non presenta via di uscita, si affanna nel faticoso e vano lavoro perdendo man mano le sue forze più vive finché, esausto, dovrà arrestarsi.



11/59.

**Il muro di ciottoli, 3 gennaio 1915, p. 1.**

*Nei 17 articoli di gennaio l'attenzione di Doubet è divisa tra le operazioni sui due fronti principali. I temi dominanti sono sempre la fiducia nella strategia di logoramento di Joffre e l'attesa della sicura riscossa russa. Trovano spazio anche la guerra navale, il terremoto di Avellino e un durissimo attacco del 29 contro i dirigibili Zeppelin tedeschi, che risente con ogni evidenza della situazione contingente di Doubet, che addebitava all'ambiente dei dirigibilisti italiani le critiche alla sua gestione del Battaglione aviatori, che proprio in questo torno di tempo provocavano il suo esonero. La nostra selezione presenta gli articoli più interessanti dei diversi filoni, evitando o riducendo le ripetizioni.*

(N.d.C.)

Mentre nello scacchiere occidentale la lotta continua, instancabilmente, ferocemente, fra i tenaci avversari solidamente abbarbicati al terreno, con leggerissime oscillazioni che finiscono per dimostrare che da questo lato le forze avversarie si controbilanciano o quasi, nello scacchiere orientale la piega delle operazioni volge sempre più in favore dei russi.

Certo lo scacchiere orientale è il più movimentato di questa grande guerra ed in questo scacchiere la parte più agitata è la meridionale, la Galizia, nella quale pare che gli avversari si compiacciano ad innaffiare di sangue ogni zolla di terra.

Ed anche questa volta l'esercito austriaco è quello cui tocca di pagare le spese del nuovo rivolgimento della fortuna guerresca; triste privilegio questo che dall'esercito austriaco passerà, a suo tempo, sulla monarchia austro-ungarica, la quale, come dicevamo nei primissimi giorni della grande guerra, pur non presentandosi come parte principale nel grande conflitto, è destinata a farne le spese maggiori.

Ed ormai la terza volta che l'esercito austriaco è respinto in Galizia, e, rinculoni, raggiunge i Carpazi, e certo noi dobbiamo ammirare la forza di questo esercito che, pur nella difficoltà di riunire sotto un'unica bandiera una accolta di nazionalità diversissime, ognuna animata da opposti sentimenti, ha trovato l'energia di rifare, per ben due volte, in avanti il cammino che il nemico lo aveva costretto a fare all'indietro.

Questo esercito, che certo doveva essere potentemente organizzato se ha potuto resistere a tanti rovesci, ha subito ormai le umiliazioni più gravi, dalla imposizione del comando tedesco alla sconfitta serba; e certo ormai in esso la fiducia nella vittoria finale deve essersi alquanto allentata, producendo quello sconforto morale al quale ben difficilmente è possibile porre riparo. Gli eserciti hanno una forza di coesione che dipende essenzialmente da due fattori principali e cioè da un saldo inquadramento che tiene in sesto tutte le forze e dal comune sentimento che anima tutti i componenti dell'esercito stesso.



Evidentemente se tutti i componenti dell'esercito sono animati da una stessa fede e da uno stesso valore, l'insieme non ha bisogno, per rimanere compatto, di essere solidamente inquadrato; viceversa il bisogno di una salda inquadratura si manifesta quando gli elementi che compongono l'insieme vengono a trovarsi fra di loro eterogenei. Noi possiamo costruire un muro in due modi: impiegando delle pietre da taglio e tagliandole, in modo che l'una si adatti all'altra in modo quasi perfetto, in questo caso per tenere in sesto il muro è sufficiente una piccola quantità di materiale cementizio; oppure noi possiamo costruire il muro impiegando dei ciottoli di fiume, ma in questo caso, poiché i ciottoli non possono avere fra di loro che pochissimi punti di contatto, è necessario che noi impieghiamo una grande quantità di materiale cementizio e della miglior qualità per tenere in sesto il nostro muro.

Il muro di pietre da taglio e quello di ciottoli sono due muri che, una volta intonacati, hanno una uguale apparenza, ma nella sostanza sono ben differenti.

Un urto violento dato al muro di pietre da taglio viene sostenuto dall'insieme poiché tutte le pietre, essendo bene accostate, si appoggiano a vicenda anche se in qualche punto viene a mancare ed a cedere il materiale cementizio che la salda l'una all'altra; un urto violento dato ad un muro di ciottoli viene subito essenzialmente dalla parte percossa e dal materiale che cementa i ciottoli e ne colma gli interstizi; se questo si disgrega tutto il muro crolla o rovescia.

L'esercito austriaco si può più facilmente paragonare ad un muro di ciottoli che non ad un muro di pietre da taglio.

La sua resistenza sta molto di più nella saldezza di ciò che mantiene insieme il materiale vario che lo compone che non nel materiale stesso; nelle ferree leggi disciplinari che lo contengono esso ha un fondamento basato più sopra un terreno di timore che non su un terreno di convinzione; è forte finché si manifesti compatto, ma crolla facilmente se in un punto comincia a disgregarsi, se, soprattutto, viene a disgregarsi ciò che connette l'insieme.

Il rovescio in Serbia è una prova di ciò che asseriamo: è bastata una sconfitta perché questa si travolgesse in disastro.

In Galizia le cose sono andate differentemente in apparenza, perché, per ben due volte, l'esercito austriaco ebbe una fortunata ripresa, ma la ripresa

derivò essenzialmente dal fatto che tutte e due le volte l'Austria poté inviare, aiutata dall'alleata, corpi freschi sui campi di lotta, truppe nuove che trascinavano le altre nella loro avanzata.

Ma questa possibilità pare, per l'avvenire, ormai esclusa; ben difficilmente potrà l'Austria presentare nuovi corpi sul campo di battaglia; potrà presentare nuove forze, uomini nuovi, non nuovi organismi solidamente cementati. La parte essenziale della forza cementante di un esercito costituito di elementi eterogenei è costituita dal corpo degli ufficiali di carriera, e l'Austria-Ungheria ha, a questo corpo, dedicato, fino dal tempo di pace, ogni suo amore ed ogni sua cura, ben sapendo di quale somma utilità esso era; e con ciò aveva ottenuto un ottimo risultato.

Ma oggi, evidentemente, il fiore dell'ufficialità è ormai scomparso nella durissima lotta sostenuta; ciò che rimane deve venire diviso fra i corpi vecchi e di nuova formazione, gli ufficiali che verranno creati dalla necessità non saranno della stessa tempra; oggi l'eccellente materiale cementizio ha subito un notevole deperimento che va tutto a danno della robustezza dell'insieme. D'altra parte i ciottoli presentano ancora maggiore riluttanza ad essere messi insieme ed a collegarsi l'uno coll'altro, poiché la sconfitta ha, specialmente nella monarchia austro-ungarica, un grande potere dissolvente; avviene quindi che mentre da un lato il materiale di costruzione ha peggiorato, ha peggiorato anche il materiale cementizio; in complesso il muro è molto meno solido di prima, anche indipendentemente dalle larghe breccie che il nemico vi ha fatto; l'Ungheria teme che esso crolli sotto l'irruzione russa.

L'esercito tedesco è un muro costituito con pietre da taglio saldate, le une alle altre, da un cemento di primissima qualità, ed ogni giorno ci dà la riprova di questa constatazione. E un muro di una resistenza colossale e nel quale la breccia va aperta con fatica e con strumenti poderosi e del più puro acciaio. Ma è troppo lungo, e poiché le pietre da taglio, neppure in Germania, sono inesauribili, risulta dappertutto sottile, sì che a forza di fare, col tempo e colla pazienza, il piccone demolitore ne avrà ragione.

Nella attuale situazione sullo scacchiere orientale gli imperi alleati hanno innalzato, di fronte alla irruenza russa, un lughissimo muro che va dal Baltico alla Galizia meridionale.

In Prussia ed in Polonia, od almeno nella Polonia settentrionale, il muro è di pietra da taglio, nella

Polonia meridionale ed in Galizia è di ciottoli. Quest'ultimo è stato fortemente deteriorato e sta per crollare; ciò impone all'esercito tedesco di puntellarlo, poiché il rovesciamento completo determinerebbe anche la caduta del muro di pietra da taglio, che verrebbe ad essere avvolto sul fianco destro.

L'influenza della avanzata russa in Galizia si fa sentire su tutta la lunga linea di battaglia perché obbliga gli austro-tedeschi a rinforzare la parte meridionale del loro schieramento; diminuisce quindi la minaccia su Varsavia.

La necessità di rinforzare gli austriaci, oltre che una necessità militare è una necessità politica. L'Austria-Ungheria mal si adatta ad essere, fra i due, quella incaricata a portare il sacco per riceverne; l'Ungheria specialmente, essendo la più esposta, pare che ne abbia proprio abbastanza, nonostante le dichiarazioni più o meno ufficiali.

Fino ad ora la Germania ha fatto la parte del leone ed ha agito in senso piuttosto egoistico; forse è venuto il momento in cui l'alleata la richiamerà a

sentimenti più altruistici.

Noi stentiamo a credere che l'ordine del giorno di capodanno del Kaiser abbia prodotto in Austria un effetto morale considerevole, affermando che gli eserciti tedeschi sono quasi dovunque in paese nemico e che sono state riportate vittorie splendide e grandi successi. Gli austriaci e gli ungheresi possono, a ragione, constatare che se l'Impero alleato, pure mettendoci un poco di buona volontà, può scrivere ciò dopo cinque mesi di guerra, lo può scrivere perché l'Austria-Ungheria deve scrivere l'opposto; e la constatazione è dura, poco piacevole, certo atta ad irritare chi è costretto a farla.

Lo stridente contrasto fra le situazioni dei due Imperi alleati è certamente una causa di debolezza per l'alleanza; una causa di debolezza alla quale noi da lungo tempo accenniamo e che andrà man mano aggravandosi col tempo.

È impossibile che l'Austria possa convincersi che il *sapiente comando di Dio* imponga all'Austria di prenderle ad onore e gloria della Germania.

11/60.

### La partita disperata, 4 gennaio 1915, p. 3.

La perdita della *Formidable* è stata accolta in Inghilterra come doveva: con molto dolore per le vittime che essa fece, con animo tranquillo per quanto riguarda lo svolgersi della guerra sul mare. Evidentemente l'Inghilterra non può pretendere di scorrazzare gli oceani a suo bell'agio senza incontrare talvolta qualche dolorosa sorpresa; l'affondamento della *Formidable* è una di quelle partite da mettersi fra le perdite nelle colonne profitti e perdite del gran libro mastro della guerra inglese.

Sia la *Formidable* saltata in causa di una mina vagante, sia saltata per opera di un sommergibile, il fatto non ha nulla che possa turbare l'Inghilterra né produrre vanto in Germania, e, di fatto, pare che questa volta la Germania non ne meni vanto e dichiari che questa perdita non turba affatto la potenza navale inglese nei rapporti colla potenza navale tedesca.

La flotta inglese, senza quasi combattere, semplicemente mantenendosi in potenza, ha ottenuto l'immenso risultato di confinare nei suoi porti fortificati la flotta tedesca, la seconda flotta del mondo, permettendo così all'Inghilterra di dimostrare, coi fatti, che essa possiede il dominio del mare, quel dominio che ha assicurato i grandiosi

trasporti di truppe verso il continente, il rifornimento della madre patria, il libero commercio e le relazioni sicure.

Non si poteva pretendere di più: non si poteva pretendere che la navigazione, specialmente nelle acque che circondano la grande isola e che prospettano la nazione avversaria, procedesse tranquilla come in tempo di pace. Anzi, è da ritenersi che l'Inghilterra e la Francia non sperassero neppure tanta tranquillità e tanta sicurezza, poiché l'azione della flotta tedesca avrebbe potuto essere più attiva e più vivace.

L'immenso capitale rappresentato dalla flotta inglese ha fornito, in questi cinque mesi di guerra, un reddito elevatissimo, tale che ormai il capitale deve essere stato rimborsato alla madre patria in mille forme differenti, non ultima quella della conservazione, quasi inalterata, dei prezzi degli oggetti di prima necessità.

Il capitale rappresentato dalla flotta tedesca è rimasto fino ad ora improduttivo, come rimane improduttiva una grande massa d'oro rinchiusa in un forziere a triplice serratura.

Le scorrerie delle poche navi tedesche che, all'atto della dichiarazione di guerra, trovavansi negli

oceani, impossibilità a rinchiudersi nei porti tedeschi, sono atti eccezionali, dovuti più alle circostanze che ad una ferma volontà di agire. Gli atti compiuti contro la costa inglese, le audaci punte dei sommergibili, la larga seminazione di mine, non rappresentano che azioni di dettaglio le quali scompaiono nell'economia generale di una grande guerra.

Il concetto che anima la marina tedesca appare completamente diverso da quello che anima l'esercito tedesco. Quivi è l'offensiva ad oltranza, dovunque e ad ogni costo; in mare invece impera uno spirito conservativo per eccellenza che non può produrre, finché duri, risultati positivi; una specie di avarizia che riassume ogni sua soddisfazione nella contemplazione del tesoro che giace inattivo piuttosto che esporsi ai rischi di un impiego fruttifero ma azzardato.

Questa almeno è l'impressione che si riceve dalla condotta di guerra della nazione tedesca, impressione che può essere completamente falsa e che noi esponiamo semplicemente come impressione e non come critica, poiché, ligi al nostro concetto, dobbiamo ritenere che l'Ammiragliato tedesco agisca logicamente, obbedendo a ragioni che a noi possono sfuggire.

Le azioni dei sommergibili, per quanto talvolta possano con un minimo mezzo ottenere grandi risultati, non possono essere tali da riuscire, in un tempo più o meno lungo, a depauperare di tanto la flotta inglese da ridurla attaccabile da quella tedesca con grandi speranze di successo. Finché la flotta tedesca non uscirà dai suoi muniti ripari, l'Inghilterra continuerà a fare la polizia dei mari con delle vecchie carcasse che poco le importerà vengano radiate dai ruoli anche brutalmente, ed intanto i suoi cantieri seguiranno a varare nuove unità in proporzioni maggiori dei cantieri tedeschi. La proporzione non potrà variare durante la guerra e difficilmente l'Inghilterra si acconcerà a presentare l'occasione favorevole, non solo, ma gli eventi possono essere tali da accrescere, di un tratto e notevolmente, le forze navali franco-inglesi nel mare del Nord.

Il concetto di conservare intatte le proprie forze navali può derivare dal desiderio di giuocare un giorno o l'altro il tutto per il tutto. Questo concetto è tutt'altro che disprezzabile poiché, in guerra, si deve sempre fare una larga parte alla fortuna che assiste gli audaci, e certo, audace sarebbe il gesto della Germania di lanciare tutta la sua flotta, compatta, ad un attacco decisivo della flotta ingle-

se. Sarebbe, ripetiamo, un giuocare d'audacia, ma sarebbe anche un giuocare logicamente; l'aver costituito con mille sacrifici una magnifica flotta per tenerla nascosta ed inutile al momento buono, pur di conservarla, sarebbe un errore. Se anche vi fossero solo dieci probabilità su cento di vincere, non bisogna far getto di quelle dieci probabilità per avarizia, quando si tratta di un giuoco per la vita e per la morte, come quello che sta svolgendosi. È questo il concetto che guida l'azione dell'Ammiragliato tedesco, attende cioè l'Ammiragliato tedesco il momento che ritorni più opportuno per giuocare tutti i suoi *atouts* in una volta sola, tentando di far saltare la banca? Evidentemente non lo sappiamo, tuttavia può darsi che tale sia il concetto tedesco, in quanto che, se diverso fosse, difficilmente potrebbe spiegarci la sua azione passata e presente.

Il principio sommo dell'arte della guerra in mare è quello di conquistare il dominio del mare. Ora il dominio del mare può essere assoluto o relativo; esso è assoluto quando un partito riesce a distruggere la potenza navale avversaria perché, ottenuto tale risultato, non vi è nessuna sorpresa da temere; è invece relativo quando, come avviene oggi per l'Inghilterra, la sola presenza della propria flotta costringe l'avversaria all'inazione. In questo secondo caso, pur potendo disporre del mare, a seconda dei propri bisogni e pur chiudendo il mare al nemico, è necessario rimanere sempre sul chi vive, appunto perché il nemico è ancora in potenza.

La Germania, fino ad ora, ha lasciato all'Inghilterra il dominio relativo del mare, e tende ad evitare che questo dominio da relativo si trasformi in assoluto, tende cioè a mantenere la flotta inglese sul chi vive. Ora ciò può essere utile in diversi modi; la maggiore utilità di non lasciar prendere al nemico il dominio assoluto del mare consiste nell'impedire al nemico movimenti di truppe per mare; ma, come la presente guerra lo ha dimostrato e tutti i giorni dimostra, il dominio del mare per parte degli inglesi, pur essendo relativo, è talmente grande che tale scopo non è stato ottenuto dalla flotta tedesca.

Un altro vantaggio, grande se pure secondario, di non lasciare al nemico il dominio assoluto del mare è quello di impedirgli di offendere le nostre coste, impunemente; ma le coste della Germania, e specialmente quelle bagnate dal mare del Nord, non presentano punti molto vulnerabili.

Praticamente poca differenza vi sarebbe per l'Inghilterra, se essa possedesse, invece che l'attuale



dominio relativo, un possibile dominio assoluto; l'attacco deciso della flotta tedesca, riuscendo, capovolgerebbe completamente la situazione; non riuscendo, non muterebbe di molto le attuali condizioni di fatto. Questa è una ragione di più per tentarlo.

D'altra parte se la Germania si accontentasse solamente di impedire all'Inghilterra di trasformare in assoluto il relativo dominio che già possiede, la flotta tedesca dovrebbe agire maggiormente e con maggiore vivacità, e non dovrebbe essere troppo avara delle sue forze navali.

Quando in una guerra marittima si trovano in presenza due forze navali troppo differenti fra di loro è naturale che l'una, la più forte, cerchi ogni mezzo per conquistare il dominio assoluto del mare, mentre l'altra si adoperi, con ogni mezzo, a rendere questo dominio, il più che è possibile, relativo.

A questo scopo la flotta più debole deve agire, insieme, con la massima energia e colla massima prudenza; deve cercare di fare il più gran male possibile all'avversario senza mai lasciarsi cogliere in fallo, cioè senza mai giungere ad uno scontro decisivo; deve procedere a puntate rapide, violenti, instancabili; deve raddoppiare la sua forza mediante una attività incessante ed una audacia di ogni ora.

Naturalmente in questo giuoco può capitare di lasciarvi molte penne; ma è l'unico giuoco possibile per non lasciar godere al nemico un dominio assoluto senza obbligarlo a conquistarlo penosamente.

Ora la flotta tedesca non ha mai fatto nulla di tutto ciò, e pare che non sia disposta a cambiare sistema col nuovo anno; è rimasta in potenza, tranquillamente chiusa nei suoi porti chiusi, assistendo pazientemente all'affaccendarsi nemico.

Questa passività non può spiegarsi che come una linea di condotta lungamente meditata e severa-

mente seguita, anche contro il naturale impulso che porterebbe ad una condotta più attiva e più gloriosa, poiché sarebbe estremamente ingiusto emettere qualsiasi altra spiegazione.

Ma questa linea di condotta non può, a nostro parere, che essere derivata dal concetto di giuocare un giorno o l'altro la grande partita, il tutto per il tutto; dal concetto di correre l'alea, per quanto piccola, di strappare all'odiata Inghilterra lo scettro dei mari, di abbattere la terribile ed inesorabile nemica.

E se tale è il concetto tedesco noi non possiamo che ammirarlo pienamente, poiché certo esso è il migliore che la Germania possa adottare; il migliore ed il più logico in quanto che è l'unico che possa fornire una qualche probabilità di vittorie, se pure di difficilissima vittoria.

E se tale è il concetto tedesco noi dobbiamo anche ammirare la linea di condotta netta e decisa che da esso deriva. Se i tedeschi hanno l'intenzione di giuocare un giorno o l'altro il tutto per tutto, date le poche probabilità di vittoria di cui dispongono, è assolutamente necessario, ad essi, di non disperdere alcuna; è assolutamente necessario, ad essi, di tenere tutte le loro forze raccolte in blocco, pronte, nelle condizioni di migliore efficienza, perfettamente preparate ed addestrate, per lanciarle in massa, decisamente, prodigalmente, nel gran giorno del destino.

E perciò noi riteniamo che la lunga calma nel mare del Nord sia foriera di gran tempesta. Quando? Chi sa? Ci sembra di scorgere uno sfortunato giuocatore da lungo tempo insonne, dinanzi al terribile tappeto verde; nella suprema esitazione di gettare l'ultimo biglietto da mille su di un numero nell'atroce pensiero che, se quel numero non esce, non gli resta che una rivoltella, ma che d'altra parte a nulla può servirgli quell'unico biglietto da mille. Certo l'insonne giuocatore lo giuocherà, ma quando? Chi sa?

11/61.

**La vittoria del Belgio, 8 gennaio 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 247, con piccole modifiche e correzioni.*

(N.d.C.)

Dalle rovine fumanti del Belgio, straziato in ogni sua vena, si è elevata, alta e solenne, la voce di un vecchio, dominante ogni tumulto di battaglia ed

ogni fragore di armi e facente risuonare la sua eco profonda dovunque ferve un sentimento alto di umanità e di giustizia sociale.

Noi ci inchiniamo reverenti a questa bella figura di vecchio che, sul declinare della vita, ha assistito al martirio della patria sua, ma che non si è piegata, anzi, ha eretto tutta la sua spirituale persona, levando



la mano tremante per benedire i suoi fratelli ed infondere loro la fede e la speranza nell'immanicabile giustizia.

Nei tempi in cui ogni diritto è travolto da una bufera violenta, che tutti i diritti schianta ed abbatte; nel Paese in cui la forza, nella sua più piena e completa espressione, infuriò in un accesso di folle isterismo, è sovranamente bello l'atto di questo pastore di genti che lancia la ferma e serena protesta di una umanità schiacciata e dispersa ad una umanità che vigila, ascolta e giudica.

Tale è il soldato di Dio che, vecchio ed inerme, lancia, contro la violenza delle armi in furore, la diritta parola che colpisce in pieno il nemico più forte e più audace; la diritta parola che frange ogni corazza e penetra in ogni cuore, perché si accorda col sentimento umano che in ogni cuore è desto, anche nei tempi in cui la bestialità impera; tale è il leale soldato di Dio, di quel Dio vero che non protegge e non conduce questo o quell'esercito alla rovina delle nazioni avverse; di quel Dio vero che è tanto in alto da scorgere tutta l'umanità in un solo fascio, unico e dolorante alle prese contro se stessa.

Tale è il vero soldato di Dio che, vecchio ed inerme, si lancia contro la violenza delle armi in fieri, non teme di proclamare alto il diritto della patria sua all'esistenza libera, indipendente sotto il suo Re, il suo Governo ed i suoi rappresentanti; non teme, circondato dalle baionette straniere, di dichiarare illegittima l'autorità tedesca, alla quale i belgi non debbono né stima né affetto, né ubbidienza; non teme di incitare i suoi concittadini a rispettare le regole che i tedeschi impongono solo fino a quando tali regole non violano la coscienza e la dignità del popolo belga.

Le fiere parole scritte dal cardinale Mercier nella sua pastorale sono il degno frontale del monumento che il Belgio ha saputo innalzare, fra le rovine e gli incendi, a sé stesso col sacrificio di tutto il suo popolo; e da quel monumento ideale si irradia tutto all'intorno una luce che finirà per vincere ogni tenebra presente. Quel popolo che, forse, veniva considerato fiacco e debole, rammollito nella sua ricchezza e solo pago delle sue industrie e dei suoi commerci, ha fornito un magnifico esempio di virtù civili e militari che solo potevano insorgere di fronte allo spezzarsi di ogni rispetto per ogni più sacro diritto.

Le parole scritte dal cardinale Mercier debbono far pensare profondamente, oltre ad commuovere profondamente, in quanto che esse dimostrano

che nulla vale a piegare la dignità umana quando questa senta altamente di sé; sono eroiche parole che ci ricordano le parole eroiche che pronunciarono i martiri della libertà e dell'indipendenza nostra ai piedi delle forche e dinanzi ai plotoni di esecuzione.

Il cardinale Mercier può essere imprigionato, ma la sua voce corre libera e pura per il mondo, e nessuno potrà avvincherla e soffocarla; essa vibra squillante come una fanfara che suoni la diana all'umanità per risvegliarla dal suo attonimento; essa è forte come il diritto umano, come il diritto alla vita, che se un tempo può essere sopraffatto, risorge sempre, invincibilmente, trionfando sulla forza.

Noi ammiriamo, senza riserve, quest'uomo che, unico forse in tanta gazzarra di parole e di cose, ha saputo parlare di Dio con rispetto e riverenza; e quando si parla in questo modo di Dio, qualunque sia il Dio a cui ci si riferisca, vuol dire che di questa potenza divina, di cui l'uomo sente il bisogno istintivo specie nei momenti di maggiore sconforto, si ha un vero, profondo e realmente divino concetto, e non il meschino e superstizioso concetto di una essenza soprannaturale al servizio dei nostri più o meno puliti interessi.

Dio salverà il Belgio! dice il cardinale Mercier, e certo lo salverà, perché una giustizia immanente vigila anche sui destini dei popoli, non perché il Belgio sia cattolico piuttosto che mussulmano. Lo salverà perché con esso verrà salvato tutto il patrimonio ideale dei popoli, tutte le aspirazioni dell'umanità ad una civiltà più perfetta; perché un sacrificio così immane di fronte ad una idea non può essere fine a sé stesso.

Fortunato è il popolo belga pur nella sua immensa sciagura, perché ha trovato in sé la forza di ribellarsi alla più profonda ingiuria; perché ha trovato nella sua reggia un Re che fu ed è il primo dei suoi soldati, nella sua diocesi un cardinale che gli disse più della patria insanguinata che di Dio.

Sulle trincee e dal pergamo i belgi hanno compiuto tutto il loro dovere e l'incruento attacco del cardinale Mercier vale più di una battaglia vinta, perché è una vittoria morale che innalza il caduto, cento cubiti, sul vittorioso sorpreso di non aver potuto insieme al corpo uccidere l'idea.

Tale è la potenza di un uomo retto che non si guarda attorno, non transige e non calcola, ma va diritto per il cammino luminoso che la sua coscienza gli addita; che la quel che deve, avvenga che può; ed un tale esempio meritava di essere additato

nell'odierno perturbamento di ogni coscienza. Ora si dice che il cardinale Mercier sia stato arrestato; noi non ci crediamo, poichè questo arresto sarebbe non solo inutile, ma dannoso per chi lo facesse eseguire, in quanto aggiungerebbe alle parole del cardinale l'aureola del martirio. Il governatore militare del Belgio dovrà fare buon viso a cattiva fortuna, pensando che non sono le

11/62.

### **La bella guerra, 17 gennaio 1915, p. 3.**

Mentre sulla maggior parte dell'Europa si scatena il furore degli uomini, su questa nostra bella terra d'Italia, ancora una volta, si è scatenato il furore della natura; migliaia e migliaia di creature sono, in pochi secondi, state travolte nell'informe rovinio di popolose città e di paesi ridenti, travolte, spezzate, lacerate in sofferenze senza nome, divelte dalle loro famiglie, strappate ai loro beni come da un delirio divino solo intento a dimostrare la propria terribile potenza.

Questa fatalità, contro la quale non si ha riparo alcuno e contro la quale l'uomo si sente infinitamente debole ed infinitamente piccolo, desta, dovunque, anche nei paesi travagliati dalla più terribile guerra, un senso immenso di pena e di pietà, perché dimostra tutta la vanità dell'uomo, di questo microcosmo che si è arrogato il titolo di re del creato e del creato non è che il fragile trastullo. Come si rimpicciolisce la lotta fra uomini, se pure questa lotta nei suoi effetti si addimostri più crudele e più sanguinaria, di fronte alla lotta dell'uomo contro la natura.

L'altro giorno eravamo a Roma, poche ore dopo il cataclisma; dal Gianicolo, ai piedi del monumento del leggendario condottiero che aveva visto pochi giorni innanzi i funebri cortei dei suoi eroici nepoti morti per l'Italia in terra di Francia, dal Gianicolo guardavamo l'immensa città sottostante, splendida nelle sue cupole e nei suoi monumenti, da S. Pietro all'Ara della Patria, infinita di gloria ed indorata tutta da un magnifico sole sotto un cielo limpidissimo.

E la nostra mente andava, terrificandosi, al pensiero di ciò che avremmo potuto scorgere, in quel momento, se la violenta scossa verificatasi al mattino, e che aveva fatto traballare l'eterna città, avesse durato qualche secondo di più e se l'epicentro del fenomeno invece di essersi trovato ad Avezzano si fosse verificato a Roma.

parole che si debbono temere, ma sono i fatti che non debbono provocare le parole che possono temersi.

Ma i fatti non si cancellano tanto presto; le belle parole volano libere ormai nel mondo intiero; libero od imprigionato il cardinale Mercier, nessun *Taube* le potrà raggiungere, nessun 420 coprire col suo frastuono, nessun vecchio Dio smentirle.

Questo pensiero ci afferrava, in quel chiaro pomeriggio e di fronte all'Urbe, l'animo come in una tenaglia e mettendoci un brivido per tutte le vene ci faceva rivolgere, nel sentimento profondo della nostra piccolezza, a quella possanza infinita che l'uomo inconsciamente ha bisogno di sentire sopra di sé, specie nei momenti di maggior angoscia, la muta e fervida preghiera: - Dio protegga Roma!

Ma il terribile pensiero di una possibilità così orribile ci riportava all'infinita meschinità delle lotte umane. Secoli di gloria, opere di millenni, possono da un cieco, oscuro e misterioso fenomeno tellurico essere rasi al suolo insieme a centinaia di migliaia di persone; in pochi secondi tutto il risultato di centinaia e centinaia di generazioni può essere annullato e sepolto, la vita di un'intera nazione arrestata e scompaginata, e l'uomo, così schiavo, così inerme di fronte alla natura, si affanna ad uccidere l'uomo, si affatica a distruggere ciò che lui stesso ha, con fatica, creato ed eretto.

Nella recente battaglia di Soissons, a detta del comunicato tedesco, sono rimasti uccisi quattro o cinquemila francesi; per il possesso di un breve tratto di terreno, in un episodio della grande e lunga battaglia, otto o diecimila uomini hanno perduto la vita, otto o diecimila famiglie sono piombate nel lutto; questo dettaglio della grande guerra è costato all'umanità forse più della rovina di Avezzano, ma noi ne leggiamo il racconto quasi con indifferenza, abituati come siamo allo scorrere del sangue per le pagine dei giornali dell'oggi. Sembra quasi che ci appaia più naturale la ferocia dell'uomo che non quella della natura, e non ci raggiunge neppure il pensiero, che se la forza della natura è enorme, se la sua potenza è immensamente grande di fronte alla nostra, se è pur necessario rassegnarsi e piegarsi dinanzi all'inevitabile, l'uomo dovrebbe raccogliere tutte le sue forze in un

solo fascio armonico e compatto, se non per vincere la natura, per lo meno per difendersi dai suoi capricci e dalle sue convulsioni, e non dovrebbe disperdere e distruggere le sue stesse energie inveendo contro se stesso.

Forse a taluno sembreranno strane le parole che noi scriviamo e specialmente perché le scriviamo noi. Ma non sono affatto strane. In questo momento noi ci eleviamo al di sopra delle attuali contingenze, che possono essere quelle che sono e possono derivare da ragioni di qualsiasi ordine ma che tuttavia non rappresentano che un grande episodio, ma pur sempre un episodio, della vita dell'umanità, e l'episodio non deve farci dimenticare l'insieme del grande quadro.

Come nelle famiglie, le interne discordie vengono a tacere quando si verifica un grande fatto che interessa tutta la famiglia, come nelle nazioni tutte le rivalità interne si addormentano quando la patria è in pericolo, così, nell'umanità viene a sentirsi più profondo il bisogno di una vera e reale fratellanza quando una parte di essa è colpita da una sciagura dipendente dalla cieca natura, contro la quale l'umanità intiera si sente in lotta continua ed in una lotta di difficile vittoria.

Già altre volte abbiamo espresso il nostro pensiero dicendo che, se nella società umana possono avvenire fenomeni sociali quali quelli della presente guerra, vuol dire che la società umana è molto male costituita e si può definire una gran brutta società.

Di faccia a Roma splendente sotto il suo magnifico sole invernale, nel pensiero che tutta quella bellezza poteva venir annientata da un brevissimo tremore della terra, ai piedi del monumento di quel grande i cui nipoti furono da poco tempo falciati dalla convulsione che scuote da mesi la parte più eletta della società umana, il vizio di questa umana società ci apparve più chiaro ed evidente dinanzi

agli occhi.

Certo noi viviamo nel presente e nel presente le cose sono come sono e nessuna forza umana ha potenza di mutarle; ma al presente, oltre che far fronte alle contingenze che gli si affacciano, incombe un dovere forse più alto: quello di preparare l'avvenire; e la preparazione di un miglior avvenire non può farsi se non si ha il coraggio di analizzare e di sondare, senza riguardi e fino in fondo, le manchevolezze ed i difetti che nel presente si riscontrano.

Ognuno di noi fa e farà nel momento attuale tutto il suo dovere, ma ciò non lo dispensa affatto di guardare in avanti ed oltre.

Ed oltre vi è un sogno di una umanità intenta ad una lotta assidua e continua contro la natura, contro questo eterno nemico che si presenta talvolta sotto forme affascinanti ma che sotto le più splendide parvenze nasconde spesso l'insidia ed il tradimento.

Ogni vittoria contro la natura è una conquista che non toglie nulla ad alcuno e che offre i suoi benefici a tutti. Anche nelle battaglie contro la natura si muore, si muore ma non si uccide, anzi si muore per salvare.

Quale più bella e gloriosa guerra di questa, quale più forte e più terribile nemico, quale maggiore soddisfazione che vincerlo?

In questa bella guerra contro un nemico comune tutti gli uomini debbono allearsi ed allearsi! Oggi la vittoria si erge scarmigliata e sanguinosa sui campi devastati, fra i cumuli dei morti ed il lamentare dei morenti; allora si ergerà pura, senza macchia, nella gioia comune, in una luce gloriosa.

È un sogno, e sia; ma fa piacere talvolta sognare se non altro per dimenticare, almeno per un momento, le terrificanti visioni dei macelli di uomini compiuti dagli uomini coscienti e dalla incosciente natura.

**11/63.**

**La verità, nuda, 19 gennaio 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 251.*

(N.d.C.)

Pochi mesi prima che si scatenasse la guerra, in Francia, il senatore Raymond fece alla Camera francese delle rivelazioni impressionanti sullo stato dell'esercito, degli armamenti, delle fortificazioni e degli approvvigionamenti. Tali rivelazioni furo-

no come una frustata che fece sobbalzare il paese e piegare molte fronti altere, ma il destino volle che fosse una frustata tardiva; allo sfiancato ronzo doveva ben presto presentarsi la ripida ascesa che lo avrebbe travolto, se per un miracolo non avesse trovato l'abile conduttore che col polso fermo lo sostenne, salvando con lui la grande nazione francese.



Ricordiamo che allora le acerbe rampogne del senatore Raymond furono oggetto di asprissime critiche. Non su espongono così i propri panni sporchi al ludibrio dei nemici, gridarono coloro che amavano il quieto vivere ed il quieto diguazzare nella melmetta queta. Bisogna nascondere le proprie piaghe, non farne bella mostra in pubblico, gridarono coloro che si accontentavano dell'apparenza del momento, timorosi della realtà dei fatti, incapaci di guardare la verità in faccia e di trattarla a tu per tu, arditamente e coraggiosamente, coloro che ritengono curare il cancro, che rode e che divora, cogli emollienti, coi cataplasmi e coi cerotti man mano allargandoli ed estendendoli sul grande corpo malato.

Non così si cura chi si ama. Che importa la sofferenza di un'ora, se da tale sofferenza, sia pure acuta quanto si voglia, provenga la salute ed il vigore novello?

Chi si limiterebbe a coprire con un pezzo di *taffetas*, ad un suo caro, le ferite prodotte da un cane rabbioso? Qual padre non impiegherebbe con mano ferma il ferro rovente nelle tenere carni di un suo bambino pur di distruggere l'azione venefica di un morso di vipera? Più si ama, più si deve essere forti e risoluti nello strappare l'essere amato agli attacchi del male; ove occorra il ferro si impieghi il ferro, il fuoco ove occorra il fuoco.

È una falsa carità di patria il tentare di illuderla, il nasconderle i mali che la travagliano, il cullarla in una sicurezza fallace dalla quale non manca mai di strapparla, violentemente e crudelmente, la realtà che mai scompare.

Anzi è qualche cosa di peggio che una falsa carità di patria. Vi sono dei doveri ai quali nessun cittadino può sottrarsi a meno di non dimenticare di essere figlio del proprio Paese per diventargli ostile. Qualunque uomo onesto sente, nella sua coscienza, il bisogno di denunciare il colpevole di un delitto comune; qualunque uomo onesto deve sentire ugualmente il bisogno di denunciare il colpevole di un delitto contro la patria comune. Ed è un delitto verso alla patria comune il disperdere le forze della sua difesa od il non curarsi che queste forze siano impiegate al massimo rendimento.

La Francia ne ha fatto il tristissimo esperimento, e, forse, se invece di aver trovato nel suo seno un solo senatore Raymond, arrivato in ritardo, ne avesse trovato cento o mille in tempo, forse meno lagrime scenderebbero oggi dai suoi occhi stanchi.

Il nascondere il male non è guarirlo; anzi è un impedimento a guarirlo, ed è atto che non può

essere spiegato se non col vantaggio di chi tenta nascondere. Non vi può essere questione di pietà e di opportunità; il male ha una forza immensa e per quanto si copra giunge sempre il momento in cui si svela, ma quando ha raggiunto una tale grandezza ogni rimedio è inutile; non vi può essere che una sola opportunità; quella di svellerlo dalle radici senza riguardi, brutalmente se occorre.

Bella pietà, invero, lasciare che la cancrena salga dalla mano al cuore, piuttosto che tagliare la mano; graziosa opportunità, davvero, curare un tubercolotico con pastiglie di gomma per fargli credere che è semplicemente raffreddato!

Quando si tratta di questioni militari, di quelle questioni che più dovrebbero interessare il Paese e che più sono avvolte nel mistero e nell'indifferenza, allora i timidi ed i colpevoli si avventano contro i coraggiosi denunciatori come se costoro mettessero in piazza i segreti della difesa nazionale. Ed è questa una accusa che tende a ritorcere una accusa, una accusa che può avere qualche effetto sulla ingenuità del volgo, ma che è essa stessa, sovranamente ingenua.

Il maggiore interessato a conoscere lo stato della potenza militare di una nazione è colui che potrà, un giorno o l'altro, doverla combattere; è il nemico probabile.

Ora questi ha una quantità enorme di mezzi per formarsi un giusto concetto della reale consistenza della potenza militare avversaria; la libertà delle comunicazioni, la facilità dei traffici, la stampa stessa sono delle fonti inesauribili di notizie per chi ricerchi notizie.

Certo i tedeschi conoscevano lo stato reale della potenza militare francese meglio degli stessi francesi; certo le rivelazioni del senatore Raymond non sorpresero affatto il grande stato maggiore tedesco, o, se lo sorpresero, ciò derivò dal fatto di aver trovato un francese che si occupasse realmente dell'esercito del suo Paese.

Questo bisogna bene fissarsi nella mente: che le bende ed i cerotti che nascondono i mali e le deficienze di una potenza militare non servono che ad illudere od ingannare la nazione alla quale la potenza militare appartiene, non mai le altre, e specialmente le probabili nemiche. Di qui nasce un maggiore e più sacro dovere, per chi è in grado di farlo, di strappare bende e cerotti, di mettere le piaghe a nudo, di immergere in esse, ove occorra, il caldo ferro che uccida i germi infettivi. Solo questo atto imporrà veramente all'avversario, perché gli dimostrerà che non manca il coraggio, che non



fallisce la volontà, che non piega l'amore.

Ammantare in un velo di mistero tutto ciò che tocca la potenza militare di un Paese, gridare alla profanazione tutte le volte che qualcuno osa sollevare un lembo di quel velo, è un errore comodo, ma pur sempre un errore, e permette anche di far bella figura ad una carcassa devastata; ricordiamo: nella celebre cassaforte di Madama Humbert fu trovato un soldo, che così ben rinchiuso aveva procurato credito di milioni.

La potenza militare di una nazione è, già di per sé stessa, un qualche cosa che sfugge facilmente alla pubblica opinione, in quanto che il suo vero valore non viene ad esplicarsi ed a riconoscersi chiaramente che in tempo di guerra; ed allora ciò che è fatto è fatto.

Mentre tutte le altre istituzioni dello Stato vengono a sviluppare la loro azione nel tempo di pace, interessano direttamente i cittadini, hanno un rendimento tangibile ed immediato, la potenza militare dello Stato interessa solo alla lontana, e perciò, se presenta qualche difetto o qualche deficienza, difficilmente il difetto e la deficienza appaiono chiaramente agli occhi dei cittadini che non ne sentono l'immediata ripercussione; quando avviene la crisi non vi è più nulla da fare; non resta che mordersi i pugni.

È necessario perciò che il Paese, invece di essere tenuto in uno stato di quieto sopore, venga chiaramente illuminato ed illuminato da chi è in grado

di farlo.

Questa è vera e profonda carità di patria, la quale non si serve esclusivamente esponendo il proprio petto al fuoco nemico sui campi di battaglia, ma si serve anche impedendo, quando se ne abbia la coscienza, che essa sia trascinata sulla via della sconfitta.

Morire per la patria è bello ed è santo, ma ancora più bello e più santo è vincere per la patria.

E noi avremmo voluto che non solo il senatore Raymond avesse lanciato dalla tribuna il suo grido disperato alla Francia disarmata, avremmo voluto che, prima di lui, altri si fosse levato in difesa dello straziato esercito francese. Altri. Ma non ci fu mai un qualche generale francese che non fosse conscio dello stato dell'esercito francese, che non fosse convinto della rovina della sua patria se il nemico avesse fatto valanga alle sue frontiere? E se vi fu, perché, sia pure gettando alle ortiche la sua feluca, non gridò alto ai suoi fratelli il pericolo della gran madre francese; perché tacque, perché si rese complice di uno stato di cose che, da un giorno all'altro, poteva condurre la Francia all'estrema rovina; perché si piegò limitando le sue speranze a morire valorosamente e non elevandole a vincere gloriosamente?

La patria può esigere sempre il sacrificio della propria vita, qualche volta il sacrificio di tutto ciò che circonda la propria vita, e ad essa tutto bisogna saper sacrificare a suo tempo.

**11/64.**

**La fede, 25 gennaio 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 256, con il taglio della parte finale.*

(N.d.C.)

Tutte le informazioni, da qualunque parte esse provengano, dicono che il popolo tedesco è perfettamente convinto di trionfare nella lotta terribile in cui si è gettato.

Questa convinzione nella vittoria finale, che resiste a lunghissimi mesi di guerra combattuta senza un vantaggio positivo, incrollabile di fronte alle lunghissime liste delle perdite, vivace nonostante il pane di guerra e la chiusura dei mari, è una gran forza della Germania, una vera e profonda forza morale che, all'atto pratico, diventa una potente coadiutrice della forza materiale.

Tale sentimento, saldo nel cuore di ogni tedesco,

non è in definitiva che una fede intima e profonda. Abbi fede e vincerai, è un motto che rappresenta una verità profonda. La fede induce nei cuori più timidi il coraggio più grande, negli animi più deboli la forza più invitta; per la loro fede morirono serenamente le martiri giovanette fra i tormenti più atroci, per la fede le madri tedesche attendono senza lamenti a curare il ferito indifferente, mentre i loro figli muoiono sui campi gelidi ed infangati. Dicesi che una delle prime condizioni per vincere sia quella di possedere la ferma volontà di vincere, ed è vero; ma la ferma volontà di vincere non può sussistere se manca la fede nella vittoria. Questa fa scomparire dagli occhi del combattente ogni visione del momento per mostrargliene una sola, più lontana, ma più vivida e più luminosa; il sacrificio della vita diventa leggero quando sul morente si

inclina la figura radiosa della vittoria e lo bacia in fronte.

La fede nella vittoria non può nascere spontanea nel cuore di un popolo; nessuna fede è spontanea; necessita che gli sia inculcata lentamente ed assiduamente. In questo lavoro paziente i tedeschi sono stati grandi maestri e di questo lavoro noi vediamo oggi gli splendidi risultati.

Perché possa nascere la fede nella vittoria bisogna sentirsi più forti degli altri, superiori agli altri; se questo sentimento non esistesse non vi potrebbe essere che l'illusione della vittoria.

Ora il lavoro per convincere il popolo tedesco che la razza tedesca è una razza superiore a tutte le altre e che perciò ha il diritto di predominare fu, da lunghi anni, il lavoro costante delle classi dominanti della Germania.

Noi possiamo garbatamente prendere in giro *herr professor* quando dalla sua cattedra lancia il suo grido di supremazia o sulla cattedra batte il suo pugno di predominio; possiamo scorgere chiaramente spuntare, sotto la berretta e gli occhiali professorali, il chiodo dell'elmo, ma dobbiamo convenire che *herr professor*, facendo dilagare nel suo paese la teoria della germanizzazione del mondo, ha restato alla Germania un grande servizio: quello d'inculcare la fede nella vittoria, che costituisce la metà della vittoria.

Certamente questa, diremo così, inoculazione di fede rappresenta un lavoro molto più facile in Germania che non presso i popoli latini. Questi ultimi sono di carattere eminentemente scettico; non credono, vogliono essere convinti, perché il loro maggior pregio ed il loro più grande difetto è quello di voler ragionare colla propria testa.

I popoli latini posseggono una vivacità intellettuale che in certe circostanze è loro dannosa in quanto li induce in lotte di idee che sono tutto il contrario di ciò che occorre quando tutto deve cedere dinanzi all'uso delle forze che debbono mantenersi compatte per ottenere il massimo rendimento. Mancano essi di quella divisione del lavoro che è tanto utile in certe circostanze, e per la quale agli uni tocca il ragionare ed agli altri tocca l'agire. I latini ragionano tutti ed evidentemente non vanno sempre d'accordo, anzi. Ciò rende, ripetiamo, difficilissimo il sorgere ed il mantenersi di una fede profonda, qualunque essa sia; l'ultimo cittadino giudica il suo Governo, l'ultimo soldato giudica il suo capo, nulla lo abbaglia, non s'inchina mai ad un titolo o ad un'uniforme, riverisce solo la persona che lo porta e che la indossa.

Da ciò nasce il maggior bisogno, fra i popoli latini, che gli uomini valgano realmente; se in Germania *herr professor* è creduto qualunque cosa emetta, purché sia costante nell'emetterla, nei paesi latini non vi è l'abitudine di giurare in *verba magistri*; la fede va ispirata coi fatti e non colle parole.

Il popolo latino è, ripetiamo, sommamente intelligente e sommamente scettico; queste due qualità fanno sì che esso inganna, poiché talvolta, per noncuranza, per pigrizia o per indifferenza, si lascia guidare da chi nel suo intimo giudica inetto a guidare. Ed è sopra tutto un giudice severo e sereno che difficilmente sbaglia.

Indurre in tal popolo la fede nella vittoria all'uso tedesco è impossibile; per lui non basta l'illusione, è necessaria la coscienza; nessuno meglio di lui conosce il proprio valore e la propria forza; si lascia pigliare in giro solo fino al punto che vuole. Così certamente in Francia non può albergare una fede nella vittoria finale simile a quella che alligna in Germania; anzi, si può dire che al principio della guerra albergasse la fede opposta. Che avevano fatto fino allora gli uomini di governo francesi se non il contrario di quanto occorreva per ottenere che la Francia avesse fede in sé stessa? La vivace nazione era diventata la terra dello scandalo, non un uomo si era salvato, non uno si era elevato, alto, sopra degli altri; su chi appoggiare nell'ora del pericolo?

Ma la fortuna volle che, nell'ora opportuna, uscisse dalle tenebre un uomo che rinsaldò la grande nazione. E questi fu il generale Joffre che, forse unico a non disperare, seppe arrestare la valanga nemica. Ed ecco comparire il grande rivolgimento nell'animo francese e crearsi quella fede cosciente che la mantiene tutta unita e compatta nella speranza di un successo finale.

Tale è il grande merito del generalissimo francese; da un esercito in condizioni disastrose egli seppe trarre la forza per salvare la Francia; da una nazione disillusa e disperante egli seppe trarre una nazione speranzosa e piena di fede. Ciò egli ottenne senza pronunciare una parola, colla semplice forza dei fatti. In pochi giorni indusse nei francesi quella fede che i tedeschi impiegavano anni per indurre in Germania. Ormai il popolo francese ha la piena coscienza di non poter essere schiacciato sotto il tallone tedesco, e la nazione più indisciplinata presenta un magnifico esempio di disciplina, poiché ha capito che questa è necessaria.

Evidentemente la disciplina francese ha un carattere eminentemente diverso da quella tedesca;

questa è rigida e dura come il loro passo di parata, quella è elastica, fondata più sulla convinzione che sulla imposizione. L'uno obbedisce e l'altro comprende; qui sta la grande differenza; l'una è meccanica, l'altra è intelligente.

Ed il latino non può subire che la disciplina intelligente, quella che si basa sulla convinzione e di cui riconosce la necessità, dell'altra è insofferente; tale è il suo carattere ed è necessario prenderlo quale si presenta.

E quale si presenta è ottimo, tutto sta nel sapersene servire. Trattato coi metodi tedeschi il latino sarebbe il peggiore soldato del mondo; questo va ricordato per evitare di applicare le panacee universali. Mentre i tedeschi hanno unito il metodo più violento senza riguardo allo spreco di vite umane, pare che il generale Joffre abbia come principio di risparmiare al massimo la vita dei propri soldati. Questo principio, che ad alcuni può far arricciare il naso, è pur tuttavia ottimo nella sua applicazione alla razza francese, poiché il soldato francese, convinto che il suo generale lo applica, è pure

convinto che quando il suo generale lo espone, lo espone per un motivo che ne merita la spesa, e quindi va più volentieri.

Questa convinzione che il generale Joffre ha saputo indurre nelle proprie truppe è stata ed è la molla più forte che egli ha fatto giuocare per ottenere da esse quella disciplina salda che ha permesso all'esercito francese di tener testa alle truppe meglio organizzate dell'avversario e che probabilmente permetterà di esaurirlo poco per volta.

L'arte della guerra è vastissimo, ma, in fondo, è un'arte che si basa sulla psicologia, ed il buon condottiero deve conoscere sopra tutto gli uomini, quelli che comanda e quelli che deve combattere.

Conoscere gli uomini ed avvalersi delle loro qualità e dei loro difetti per ottenere certi determinati scopi è un'arte comune a tutti coloro che guidano gli uomini, deve necessariamente essere quella di chi guida le grandi masse di uomini che costituiscono gli eserciti moderni allo scopo di raggiungere la vittoria.

**11/65.**

**La razione, 28 gennaio 1915, p. 3.**

Da molte parti veniva annunciato che un grosso esercito austro-tedesco si stesse riunendo, sotto gli ordini del principe Eugenio, allo scopo di esercitare contro la Serbia quell'atto punitivo così mal riuscito la prima volta. I nostri lettori si ricorderanno che noi li abbiamo consigliati a diffidare di queste notizie, e speriamo che abbiamo seguito il nostro consiglio perché se ne troveranno bene. In tempo di guerra bisogna sempre diffidare delle notizie troppo apertamente messe in giro; se esse corrispondessero ad una intenzione reale vi sarebbe tutto il vantaggio nel tenerle celate il più che possibile.

Dunque niente punizione della Serbia; papà e mamma hanno ben altri grattacapi che li distolgono dal pensare a correggere, proprio in questo momento, il ragazzaccio maleducato che ha osato rivoltarsi; il nemico sta per entrare in casa da tutte le parti, e qualcheduno è lì che aspetta e freme per entrare anche lui. L'esercito del principe Eugenio, i treni carichi di tedeschi che attraversano Budapest, non hanno nessuna intenzione di rivolgersi contro la Serbia; oggi i potenti alleati di questa le restituiscono il servizio che essa loro rese nei primi mesi di guerra.

Nei primi mesi di guerra la Serbia distolse, dallo scacchiere principale delle operazioni, una forza austriaca tutt'altro che indifferente, facilitando in tal modo le operazioni russe. Il giuoco della Serbia era buono, e lo rese ottimo l'acquiescenza un poco ingenua dell'Austria, che vi si ingolfò con qualche esagerazione, spinta forse dal desiderio di ottenere una facile vittoria, senza tenere ben presente che lo scacchiere serbo era uno scacchiere tutt'affatto secondario e che vincere in Serbia non avrebbe fatto fare alcun passo decisivo alla soluzione della vera guerra. La fortuna delle cose e successivi errori di uomini portò allo scacco austriaco in Serbia, ciò che certamente non produsse, per lo meno dal lato morale, un vantaggio agli Imperi alleati.

Dunque, mentre nei primi mesi di guerra la Serbia distolse forze austriache dalla fronte rivolta verso i russi, oggi i russi, spuntando dai Carpazi, distolgono le forze austro-tedesche dalla fronte rivolta contro i serbi, e questi possono, almeno per ora, riposare sugli allori.

L'esercito austro-tedesco, lo si potrebbe giurare, è destinato contro i russi che tendono, dalla Galizia e dalla Bucovina, a invadere l'Ungheria e la Tran-



silvania. I nostri lettori si ricorderanno che qualche tempo fa noi dicevamo che l'Austria doveva averne abbastanza di far la parte di colei che porta il sacco per riceverne, ed avrebbe, colle buone o colle cattive maniere, imposto all'alleata di aiutarla. È giunto il momento in cui l'alleata, volente o nolente, facendo buon viso a cattivo giuoco, ha dovuto cedere alle esigenze, d'altra parte giuste, della compagna, ed ecco giungere i treni carichi di truppe tedesche e gli ussari della morte in Ungheria. Da questa parte la guerra non si combatte più da lungo tempo sul territorio nemico; vero è che si combatte ancora sul territorio alleato.

Accennammo pure che la mossa russa dalla Bucovina era una mossa elegante, sia dal lato militare sia dal lato politico, e forse devesi a questa mossa la decisione tedesca d'inviare ragguardevoli rinforzi all'Austria. La mossa russa dalla Bucovina può decidere la entrata in campo della Rumenia, e davvero un esercito fresco e che ha avuto tempo di ben ordinarsi ed organizzarsi è un brutto regalo per gli Imperi centrali coi tempi che corrono. Ricacciando i russi dai Carpazi e dalla Bucovina si può sperare di trattenere la Rumenia tranquilla, e la posta merita di essere giocata.

Il giuoco presenta tuttavia un pericolo gravissimo, e cioè quello che un insuccesso russo in Bucovina non determini ugualmente l'entrata in campo della Rumenia, entrata in campo che avrebbe, in questo caso, il vantaggio di apparire come un aiuto diretto portato alla grande Russia, aiuto che a sua volta richiederebbe la gratitudine russa.

Certo il giuoco è molto complicato e l'esito della partita parziale che sta impegnandosi molto dubbio; una cosa è certa, ed è che i tedeschi che si raccolgono in Ungheria non possono essere di fronte agli anglo-francesi, né di fronte ai russi che guardano il confine tedesco.

La grande guerra continua sempre collo stesso carattere e cioè, come avevamo accennato fino dall'11 agosto, gli Imperi alleati si dibattono in un cerchio di ferro, dando, volta a volta, delle puntate là dove il cerchio appare più pericoloso ma il cerchio gradatamente, più o meno rapidamente, tende a rinserrarsi.

Un'altra ragione che deve aver spinto il grande stato maggiore ad inviare aiuti all'alleata è l'aver l'Ungheria, in questi ultimi tempi, assunto una posizione preponderante rispetto all'Austria. Finché la testa dell'Austria-Ungheria trovavasi in Austria, finché Vienna dominava Budapest, la Germania poteva, fino a un certo punto, disinter-

sarsi dell'Ungheria e che essa fosse o no invasa, ma oggi è avvenuto un certo spostamento che ha mutato molto i valori reciproci, portando in prima linea o nel posto più pericoloso la parte dell'Impero, politicamente più interessante.

Staremo a vedere se la nuova contr'offensiva austro-tedesca nei Carpazi avrà l'esito che gli Imperi centrali sperano.

Su ciò, evidentemente, non si può dire granché; tuttavia crediamo bene di mettere in guardia i nostri lettori contro le notizie affrettate che certamente giungeranno affinché essi non siano tratti in inganno. Può darsi che effettivamente i primi scontri siano favorevoli agli austro-tedeschi e, quasi certamente, noi sentiremo che i russi saranno respinti dalle loro posizioni avanzate. Ma ciò non vorrà dire assolutamente nulla.

Dato il terreno montuoso nel quale avverranno i combattimenti non vi saranno grandi masse in confronto, i russi avranno occupato appunto posizioni avanzate dalle quali probabilmente si ritireranno se non riuscirà loro di farvi giungere il grosso delle loro forze.

Naturalmente gli Imperi alleati, per un istintivo bisogno di rialzare il morale, specialmente degli ungheresi e degli austriaci, non mancheranno di magnificare come vittorie anche i piccoli scontri. Bisogna quindi andare molto adagio e molto cauti prima di pronunciarsi.

Dal 1° febbraio prossimo avrà inizio in tutta la Germania il monopolio del grano, della segala, dell'orzo e dell'avena e delle rispettive farine.

Un comunicato del Ministero di Stato prussiano afferma che il piano di affamare la Germania è fallito.

Non è molto chiaro il perché, stabilendo il monopolio, possa essere fallito il piano di affamamento; sarebbe stato più chiaro se il Ministero di Stato prussiano avesse esplicitamente dichiarato che le riserve dei vari cereali sono sufficienti a nutrire la Germania fino al nuovo raccolto; ciò è sottinteso, sì, ma non è detto esplicitamente.

La gravissima misura dimostra chiaramente che occorre provvedere con quello che esiste ed è il preludio di una messa a razione dell'intera Germania, poichè senza di ciò il monopolio sarebbe vano.

Quando uno è costretto alla razione, la parola stessa lo dice, mangia ciò che gli spetta, non mangia secondo il suo appetito.

Il provvedimento di mettersi a razione si prende tutte le volte che si teme che i viveri non siano



sufficienti per un dato tempo; la grandezza della razione dipende unicamente dalla quantità dei viveri disponibili divisa per i giorni e le persone che durante quel certo tempo devono vivere.

Bisognerà quindi attendere a conoscere la grandezza della razione alla quale saranno costretti i tedeschi per giudicare se essa è esuberante, normale o deficiente, solo ciò darà un'idea esatta della situazione e si potrà dire se in realtà quel certo piano è fallito.

Per ora non può che considerarsi l'eccezionalità del provvedimento, che non ha riscontro nella storia, e che paragona l'intera Germania ad una

immensa piazzaforte assediata - ciò che conferma ancora una volta il nostro concetto del gran cerchio che la serra - limitante i bisogni della sua popolazione e della sua guarnigione in rapporto alla consistenza delle riserve.

Il borgomastro di Berlino, Wermouth, un nome poco adatto alle circostanze, ha detto: «Ogni buon tedesco deve rendersi conto della gravità della situazione e limitarsi nel consumo del pane nell'interesse nazionale».

I nemici della Germania potranno sempre dire che se non sono riusciti ad affamarla, certo sono riusciti a metterla in appetito.

11/66.

**La mala bestia, 29 gennaio 1915, p. 3.**

*Già nella chiusa dell'articolo del 24 gennaio, La situazione su tutti gli scacchieri di guerra (non riprodotto) Doubet aveva dato un giudizio drasticamente negativo sugli Zeppelin tedeschi: "La famosa flotta degli Zeppelin ha partorito il ridiculus mus. Tre o quattro mastodontici cilindri pieni di gas, dopo mesi di attesa, in condizioni atmosferiche favorevoli, in una notte senza luna, si sono finalmente decisi ad annientare l'Inghilterra, e sono pervenuti ad uccidere una donna ed un calzolaio, a frantumare una grande quantità di vetri ed a non trovare Londra".*

*In questo articolo (e nei due successivi del 13 e 26 febbraio) Doubet sviluppa la sua critica agli Zeppelin in termini pesanti, non sempre felici e probabilmente esagerati, che rientrano nel giudizio negativo da lui sempre dato sui dirigibili, ma anche (come abbiamo già detto) sono da ricondurre alle sue vicende personali del momento, ossia al suo imminente esonero dal comando del Battaglione aviatori, da lui addebitato con qualche unilateralità ai dirigibilisti italiani, nemici dello sviluppo di una moderna aviazione militare.*

(N.d.C.)

Il capitano Persius nel *Berliner Tageblatt* ha esaltato l'azione degli *Zeppelin* durante il recente attacco alle coste orientali inglesi. Il fatto è naturale, poiché viene a far parte di quell'ordine di fatti coi quali la stampa germanica tende a mantenere intatta la fede nel popolo tedesco. Tuttavia è necessario, od almeno utile, prendere in considerazione talune delle asserzioni del capitano Persius perché potrebbero trarre in inganno chi si arrestasse alla

parte letterale e superficiale di esse.

Il capitano Persius afferma che i nemici della Germania si cullavano nella dolce speranza che gli *Zeppelin* non fossero in grado di minacciare il cuore dell'Inghilterra. Ora ciò non è completamente esatto. Nessuno ha mai contestato la possibilità, per uno *Zeppelin*, in condizioni favorevoli di atmosfera, di giungere dalla costa tedesca alla costa inglese ed oltre. La contestazione incominciava quando trattavasi della facilità, della praticità e dell'utilità di una tale operazione.

Che l'operazione non fosse facile lo dimostra il fatto che i tedeschi ci pensarono sopra circa sei mesi prima di compierla, che non fosse pratica lo dimostra il fatto che i risultati ottenuti furono minimi, che non fosse utile lo dimostra il fatto che essa non ha prodotto che una reazione nell'Inghilterra ed un senso d'indignazione in alcuni Stati neutrali: vedi gli Stati Uniti.

Il capitano Persius dice che si può essere soddisfatti della prima prova, e con ciò dimostra semplicemente che è di facile contentatura, e noi potremmo dire che contento lui gli altri non hanno avuto motivo di lagnarsi.

Aggiunge che i tedeschi si ripromettono molto dai dirigibili in quanto che essi offrono molta superiorità sull'aeroplano. Ora qui il capitano Persius affibbia una speranza ai suoi compatrioti, speranza che non è se non una semplice illusione, e ciò che afferma è un errore piuttosto grossolano perché la verità è tutto il contrario di ciò che appunto egli afferma.

E lo dimostra egli stesso quanto, dopo aver magnificate le qualità dei dirigibili ed accennato alla

lontana ai pericoli ed alle difficoltà che presentano, conclude con queste parole: «Basterà che i dirigibili esplicino la loro azione nottetempo e non si abbassino troppo».

Senza volerlo egli li ha condannati a morte. Noi preghiamo l'amico lettore, completamente ignaro delle reali qualità di uno *Zeppelin*, di volere, col suo semplice buon senso, concludere a che cosa possa servire un apparecchio di guerra di tal fatta che, a seconda di chi ne tesse le laudi, deve solo agire di notte e da rilevante altezza, e cioè in modo da nascondersi completamente alla vista di chi sta sulla superficie della terra e del mare.

A meno che gli equipaggi degli *Zeppelin* non siano provvisti di occhi speciali per attraversare le tenebre più profonde, se quelli che stanno sulla superficie non riescono a scorgere la mole dello *Zeppelin* proiettarsi nella cappa del ciclo, quelli che stanno sugli *Zeppelin* non riusciranno a scorgere coloro che vagano sulla superficie.

Perciò l'offesa dall'alto, tanto decantata dai dirigibili, si riduce ad una offesa completamente cieca. Il dire, come dice il capitano Persius, che i dirigibili offrono maggior facilità di colpire il bersaglio col lancio delle bombe è inesatto poiché la prima condizione per colpire un bersaglio in tali condizioni è vederlo. Evidentemente, se gli equipaggi degli *Zeppelin* si accontentano di gettare le loro bombe sopra città più o meno grandi, la cosa può riuscire perché, per quante precauzioni si usino, è quasi impossibile smorzare quella specie di fosforescenza che una città fornisce durante la notte, ma quando si tratta di colpire un'opera fortificata od una nave la cosa cambia completamente aspetto perché, tanto l'una come l'altra, oltre al presentare bersagli molto piccoli, possono rendersi perfettamente oscure.

Quindi se di giorno - a detta dello stesso capitano Persius - gli *Zeppelin* non possono esplicitare la loro azione perché sono veduti e di notte non la possono esplicitare perché non ci vedono, a che cosa servono gli *Zeppelin*? La risposta la lasciamo all'amico lettore. Per conto nostro è già da gran tempo che ci siamo dati la risposta che il lettore si sarà data alla nostra domanda, da quando l'aeroplano spiccò i suoi primi voli.

Gli *Zeppelin* in Germania hanno servito ad inculcare quella fede di cui parlavamo l'altro giorno e che è una gran forza morale. I grossi involucri di alluminio, maestosamente naviganti nell'aria al di sopra delle città tedesche, brillanti sotto il sole, hanno servito essenzialmente ad indurre nel popolo

un'alata speranza; evidentemente il lungo tubo scintillante e ronzante doveva impressionare le anime ingenuie che non potevano giungere a domandarsi ciò che sarebbe avvenuto se, invece di una popolazione festante ed esclamante, sotto lo *Zeppelin*, ci fosse stata una massa di armati.

D'altra parte i tedeschi si sono valse degli *Zeppelin* come di una minaccia contro gli avversari, minaccia di poco conto per coloro che comprendevano, di qualche entità per coloro che comprendevano meno.

Scoppiata la guerra le cose cambiarono aspetto, la minaccia dallo stato potenziale doveva passare allo stato attuale, e qui stava il difficile, poiché si trattava di passare dalle parole ai fatti. Così venne a verificarsi quel periodo di incertezza e di esitazione durante il quale fu sufficiente fare la voce più grossa. Allora la Germania fece sapere al mondo che costruiva tre *Zeppelin* al mese e che si preparava una flotta per invadere, o quasi, la tristissima Inghilterra e guadagnò tempo. Poiché il fine ultimo era l'offesa all'Inghilterra, su Parigi si mandarono dei semplici Taube, i quali vi giunsero di pieno giorno e seguirono le loro passeggiate finché ne furono impediti dalla polizia aerea che la Francia seppe crearsi.

Ma col passare del tempo, per quanto si ingrossasse la voce, le minacce cominciavano ad assumere il tono di quei cori che non si stancano di ripetere: «Partiam, partiam», ma non si muovono mai. Gli stessi tedeschi, che erano stati cullati nell'illusione di possedere una potenza aerea addirittura tremenda, per quanto lenti a concepire, dovevano incominciare a domandarsi che cosa si aspettava per metterla in azione, trovando, forse che era tempo di dare una buona lezione alla perfidissima Albione, che, per conto suo, aveva già chiuso i mari, intristito il commercio e fatto rincarare il pane K. Da un altro lato si spiega la titubanza di chi doveva ordinare l'azione degli *Zeppelin* col fatto che chi doveva assumersi una tale responsabilità conosceva gli *Zeppelin*, e, forse, temeva che uno scacco troppo deciso poteva produrre la distruzione di quell'effetto morale, sui propri e sull'avversario, che rappresenta tutto il valore degli *Zeppelin*. Ma finalmente si decise ed il famoso raid ebbe luogo; noi sappiamo con quale risultato.

Come dicevamo, fin da principio, è logico e naturale che un tale risultato venga magnificato agli occhi tedeschi, ma è anche giusto che noi cerchiamo di valutarlo con equa misura.

I giornali tedeschi si affannano a ripetere che il raid

degli *Zeppelin* dimostra ancora una volta che la costa inglese non è intangibile; non intangibile né per la via di mare né per via dell'aria.

E da questo lato hanno perfettamente ragione; gli *Zeppelin* hanno perfettamente dimostrato che le coste inglesi sono vulnerabili dall'aria come dal mare: nello stesso identico modo. Se ricordiamo, di fatto, le poche cannonate sparate dagli incrociatori tedeschi contro la costa inglese hanno precisamente lo stesso carattere delle poche bombe lanciate dagli *Zeppelin* contro la stessa costa. Dovremmo noi inferirne che la Germania possiede il dominio dell'aria come possiede quello del mare? Nonostante il nostro completo e radicato scetticismo sul valore reale degli *Zeppelin*, ritenevamo che essi avrebbero fatto qualche cosa di più, dato specialmente il sistema tedesco che batte pur di battere, senza curarsi di altro. E molto probabilmente vedremo, dagli *Zeppelin*, esercitarsi delle azioni più complesse e di maggior entità, a meno che non si manifesti una certa tal quale respiscenza sulla convenienza di fare il male per il male. Dato l'indirizzo tedesco non ci meraviglieremmo di leggere, una di queste mattine, che qualche *Zeppelin* si è portato su Londra o su Parigi, col favore della notte, ed ha su queste capitali ciecamente riversato la sua provvigione di morte compiendo danni gravi. È questa una delle possibilità della presente guerra, che però non apporterà alcun vantaggio reale alla Germania, anzi, provocherà una reazione favorevole ai suoi nemici. Ormai la Francia e l'Inghilterra non si abbattano più con un colpo terrorizzante, ne hanno già viste troppe; invece dal terrore si svilupperà l'ira, il desiderio della vendetta, il rafforzamento della volontà di farla crudelmente pagare.

Il sistema terrorizzante, instaurato dai tedeschi nel Belgio, ha il suo lato buono per diminuire la durata della guerra, ma è lecito adoperarlo solo quando si ha la certezza di vincere. In caso contrario è imprudente al sommo perché, se non si vince, è necessario pagare il male fatto, talvolta ad usura. Lo *Zeppelin* non è, e non può essere, un strumento di guerra perché è incapace di lottare contro i belligeranti; è un strumento che può arrecare talvolta lo spavento e la morte fra le popolazioni inermi, un'arma poco civile ed a doppio taglio, perché può ferire chi la maneggia.

È un'arma che bisogna andare a distruggere nel suo covo, là dove la sua fragilità si appiatta nella lunga attesa delle notti senza luna, dell'ombra propizia ai suoi misfatti. Bisogna distruggerla nei suoi ripari

perché non la si incontra fuori che nella notte, sfuggente nell'oscurità; e perciò è necessario andarla a cercare con degli aeroplani potenti capaci di ucciderla nella sua tana.

Ed è ciò che non tarderemo a vedere, nella chiara luce del giorno.

## Nota

Pochi giorni fa, parlando dell'attacco degli *Zeppelin* sulla costa inglese, abbiamo detto che non erano riusciti a trovar Londra. Questa affermazione può essere sembrata, a qualcuno, maligna, ma non lo è.

Di giorno, gli aerei, quando è possibile scorgere il terreno sottostante si orientano su punti del terreno e colla carta; ma di notte e sul mare ciò non è possibile. Di notte e sul mare non resta che la bussola. Ora la bussola fornisce la direzione N-S e null'altro, e ciò non basta affatto per dirigersi, né sul mare né nell'aria.

Supponiamo che un dirigibile parta dalle foci dell'Elba e voglia andare su Londra. Il comandante traccia sulla carta la retta foci dell'Elba-Londra e misura quale angolo fa col N-S. Quindi parte mantenendosi, colla bussola, sempre orientato secondo quell'angolo; se tutto va in modo perfetto arriva su Londra *solo se l'aria è perfettamente immobile fra le foci dell'Elba e Londra*.

Ora questo fenomeno di immobilità assoluta non si verifica mai e perciò il dirigibile *pur mantenendosi sempre parallelo a sé stesso* viene ad essere spostato dalla sua rotta più o meno fortemente, più o meno grandemente a seconda del vento e della velocità del vento che spira. Né è possibile al dirigibile conoscere quale vento né quale velocità di vento spira, quindi non è possibile correggere la rotta.

Un modo solo vi sarebbe per correggere la rotta e questo sarebbe di fare ogni tanto *il punto*, ossia ogni tanto stabilire la posizione vera in cui si trova il dirigibile mediante l'osservazione degli astri. Ciò non è molto facile dal dirigibile; dicesi che gli *Zeppelin* abbiano il modo di farlo, e sia, ma certo non l'hanno potuto fare in quella notte del *raid* giacché quella notte era, a detta degli stessi tedeschi, nebbiosa e piovosa. Perciò gli *Zeppelin* in quella notte non poterono far altro che partire dalla loro base colla *speranza* di giungere sulla costa inglese, *in un punto qualunque* della costa inglese e molto probabilmente seppero poi, dai giornali,



dove erano andate a cadere le bombe da essi gettate.  
Dunque il *trovar Londra* per uno *Zeppelin* non è

una cosa facile, tutt'altro; si può dire anzi che se riescono, una notte o l'altra a trovarla, sarà proprio il vecchio Dio che li avrà guidati.

11/67.

### **La camicia di Nesso, 31 gennaio 1915, p. 3.**

La grande guerra subisce un continuo processo di cristallizzazione; tale processo, iniziatosi sullo scacchiere occidentale da gran tempo, è andato proseguendo in quello orientale. Pare come se le lunghe linee di battaglia vadano rapprendendosi poco alla volta; da lungo tempo rapprese in Francia, nello scacchiere orientale questo fenomeno è andato e sta svolgendosi da sud a nord. La lunga linea di battaglia che, partendo da Tilsit, attraverso la Prussia orientale, entra in Polonia e da questa passa in Galizia ascendendo i Carpazi fino a toccare il confine rumeno, va man mano cristallizzandosi da settentrione a mezzogiorno.

La parte che appare dotata ancora di qualche mobilità è quella che tocca i Carpazi, l'ultima che si è andata formando. Pare proprio che dopo un certo tempo la linea di combattimento si fissi.

Sembra che gli austro-tedeschi intendano agire contro offensivamente dai Carpazi, ma la difficoltà del terreno e quelle della stagione, molto probabilmente, porteranno gli austro-tedeschi a non ottenere altro risultato se non quello di riuscire a trattenere la pressione russa, fissando anche quest'ultimo tratto, diremo così, vivente della lunga linea di battaglia.

Si sono andate così formando, tanto ad occidente quanto ad oriente, due linee continue di confine costituite da armati e da armi; le Nazioni avverse sono venute a contatto in tutti i punti nei quali era possibile venire a contatto; la superficie di attrito fra le Nazioni in guerra ha raggiunto il suo valore massimo, e nell'attrito fortissimo esse si logorano a vicenda.

Dove sono andate a finire tutte le belle teorie apprese nelle molteplici scuole di guerra dei vari Stati belligeranti, tutte le teorie delle manovre ardite, decisive, brillanti? Chi avrebbe potuto provvedere una guerra così colossale e così piatta, simile ad una grande pianura deserta senza rilievo alcuno? Ricordino i lettori il nostro scetticismo su tutte le così dette manovre della presente guerra, ricordino che noi non prestammo mai fede ad esse dicendo che i bei tempi dell'arte militare erano finiti, e che oggi la vittoria sorriderà a chi avrà saputo più

lungamente sopportare i pesi e i sacrifici della guerra.

La vittoria in questa guerra non di eserciti ma di Nazioni, sarà il premio delle Nazioni e non degli eserciti. La realtà delle cose ha completamente sconvolto tutte le idee fatte; a leggere ora le opere che trattavano della guerra a venire si stenta a non sorridere.

Le lunghissime linee avversarie a contatto non possono essere che linee essenzialmente deboli; da ciò deriva la loro impotenza a muovere, ad avanzare contro le linee avversarie, deboli anch'esse, ma che trovano una gran forza di resistenza nella fortificazione campale.

Sui lunghissimi fronti non avvengono battaglie, si succedono piccoli scontri di un valore completamente episodico; le piccolissime oscillazioni dei fronti enormi non portano alcun mutamento apprezzabile nei fronti stessi, non vi è che un reciproco consumo di forze. Una tale situazione di cose è veramente originale ed è di soluzione molto difficile e complessa. Poiché essa è determinata da una debolezza relativa degli avversari posti di fronte difficilmente essa potrà venire sciolta se uno dei combattenti non riesce a fare uno sforzo potente e ad acquistare una decisa superiorità sull'avversario.

Sarà possibile ciò? Prima di dire il nostro pensiero è necessario premettere qualche cosa circa ciò che pensiamo sulle risorse dei belligeranti maggiori. Non temano i nostri lettori che noi li invadiamo di cifre e di nomi ostrogoti, faremo semplicemente delle considerazioni generali.

Per comune consenso, la Germania era la nazione più preparata alla guerra. Dato ciò, bisogna immediatamente arguire che se era la più preparata essa deve avere, in questi sei mesi di guerra, fatto la maggior parte del suo massimo sforzo, perché sarebbe illogico che essa avesse atteso tanto tempo per farlo. Essa è quindi la Nazione che, in proporzione, meno di tutte le altre, potrà portare nuovi elementi in giuoco. Intendiamoci bene; in proporzione.

L'Austria, era, forse, dopo la Germania, la più



preparata, ma essa ha già subito gravi perdite ed anche per l'Austria può ripetersi ciò che si è detto per la Germania.

In complesso i due Imperi centrali debbono trovarsi nel momento presente ad avere impegnate le massime risorse; evidentemente esse avranno delle riserve, ma in proporzione minore delle avversarie, appunto perché furono in grado di utilizzarle prima.

Bisogna inoltre aggiungere che gli Imperi centrali, essendo quasi completamente isolati, non possono contare che sulle proprie risorse.

L'Inghilterra era certo la nazione meno preparata alla guerra terrestre, mancando di un esercito vero e proprio. Perciò l'Inghilterra dispone delle maggiori risorse per costituirsi una forza nuova. Il dire che l'Inghilterra non potrà costituire un esercito saldo è un errore; certo l'Inghilterra in 6 od 8 mesi non può costituirsi un esercito paragonabile a quello tedesco di prima linea, ma potrà sempre costituire un esercito più saldo di quello che si potrebbe costituire la Germania con uomini giovanissimi o vecchi, certo un esercito meglio fornito, meglio equipaggiato ed armato.

La Francia ha fatto il suo grande sforzo, ma, in proporzione, potrà avere delle risorse non inferiori a quelle della Germania, per quanto riguarda uomini, per quanto riguarda materiali, certo superiori.

La Russia, lentissima ed enorme certamente, non ha ancora potuto fare che una parte del suo sforzo massimo, molto è ancora in grado di fare.

Da questo complesso di considerazioni molto sommarie si scorge come se da una parte può costituirsi col tempo una preponderanza, è dalla parte dell'Intesa.

Fino dai primordi della grande guerra ciò si intuì quasi dovunque, ed appare strano come oggi vi sia ancora chi lo discuta. Si diceva allora che la perfetta preparazione tedesca presentava il grande vantaggio di permettere alla Germania di esercitare il suo grande sforzo prima che gli altri fossero pronti. Si diceva anche che il tempo che passava senza una decisione era tutto a favore dell'Intesa. Le condizioni non sono affatto variate, anzi. Noi abbiamo visto in un primo periodo, in quello in cui manifestavasi il vantaggio della preparazione tedesca, la Germania avanzare nel territorio dei suoi nemici; in un secondo periodo nel quale il vantaggio della preparazione venne ad annullarsi, periodo attuale, noi vediamo gli Imperi centrali stretti in una terribile camicia di Nesso; in un terzo periodo nel quale i vantaggi della preparazione

diventeranno svantaggi, vedremo stringere il cerchio.

Parrà strano ad alcuno che i vantaggi di una perfetta preparazione possano mutarsi in svantaggi, ed è giusto perché è un semplice modo di esprimersi, ma che ha il suo significato.

Se la potenza massima che può sviluppare una nazione è, per esempio, 100, e se la sua preparazione è tale che nei primi sei mesi possa svilupparne 80, per il seguito non ne resterà che 20.

Se questa nazione, pure sviluppando l'80 per 100 della sua massima forza, non ha potuto imporsi ad un'altra che, per preparazione meno perfetta, non ne ha potuto sviluppare che il 50 per 100, dopo i sei mesi trascorsi la più preparata avrà solo il 20 per 100 delle sue forze restanti da opporre al 50 per 100 dell'altra; la nazione più preparata nel secondo periodo trovasi in svantaggio.

Se l'80 per 100 delle forze della nazione A non hanno potuto vincere il 50 per 100 delle forze della nazione B, è poco probabile che il 20 per cento restante delle forze della nazione A possa vincere il 50 per cento restanti delle forze della nazione B, anzi è probabile il contrario.

Messo sotto questa forma, fra il matematico e l'algebrico, il nostro pensiero deve apparire chiaro, tanto più chiaro in quanto che non cambia affatto da quello espresso fino dal principio della grande guerra.

Il tempo porge in diversa misura i suoi benefici ai due avversari ed è, come lo è stato fino ad ora, il peggiore nemico degli Imperi centrali, i quali o dovevano vincere presto o rinunciare a vincere. Qualcuno afferma che la Germania sente la necessità di esercitare un gran colpo prima che altri avvenimenti, che potrebbero troppo fortemente agire sul piatto opposto della bilancia, trabocchino.

Può darsi, perché certo la Germania sente sulle sue spalle la terribile camicia di Nesso che tutta l'abbrucia. Può darsi, ma non potrà essere che uno sforzo disperato ed inutile, perché ormai a troppo largo fronte deve provvedere e d'ogni parte il nemico che incalza si accresce e si raffittisce. Ma noi andiamo più in là. Non crediamo ad un gran colpo tedesco, ma non crediamo neppure ad un gran colpo degli alleati. Questa guerra, a meno di altri interventi, non può finire con un colpo decisivo, difficilmente cambierà il carattere che ha assunto; finirà per esaurimento.

La terribile camicia, infausto dono della sua politica, poco alla volta soffocherà il gigante.

11/68.

**Germanofobia?, 2 febbraio 1915, p. 3.**

*I 17 articoli di febbraio dimenticano quasi del tutto le operazioni sul fronte francese, dove ormai sembrava prevalere l'attesa. L'interesse di Douhet si divide tra il fronte orientale, dove i successi tedeschi smentiscono le sue previsioni favorevoli ai russi (come egli riconosce apertamente il 21), il nuovo teatro dei Dardanelli e la guerra marittima. In particolare Douhet commenta in modo assai negativo il controblocco del traffico navale britannico dichiarato dalla Germania e ostenta scarsissima fiducia nei sommergibili.*

*Un rilievo insolito spetta all'aeronautica, con due nuovi violenti attacchi contro gli Zeppelin tedeschi (13 e 26) e l'esaltazione il 15 dell'azione di bombardamento condotta da 34 apparecchi britannici contro le basi dei sommergibili tedeschi, prima dimostrazione concreta della grandi possibilità dell'aviazione in questo campo.*

*La nostra selezione privilegia naturalmente gli articoli di argomenti aeronautico e presenta quelli più significativi sugli altri temi (salvo che per i Dardanelli, cui diamo spazio nella selezione di marzo). È riportato anche l'unico articolo di carattere generale del 9, sulla necessità del pugno di ferro contro i ladri di guerra.*

(N.d.C.)

In un comunicato ufficiale francese, sui principali fatti di guerra avvenuti dal 16 al 26 gennaio, viene

adombrato il concetto degli alleati di non esercitare un grande sforzo per rompere la linea nemica che nel momento in cui essi potranno disporre dei massimi mezzi, e si avverte che, per ora, importa soltanto di attendere il risultato completo, senza inutili sacrifici.

Noi non sappiamo quale valore di verità abbia tal comunicato; pur tuttavia, nelle sue linee generali molto semplici, il concetto sommario che espone ci appare giusto e logico e coincide perfettamente con quanto noi abbiamo sempre detto.

Noi non abbiamo mai creduto ad un'intenzione offensiva decisa dello stato maggiore francese, neanche quando questa intenzione venne annunciata, sia per la fine dell'anno, sia in altre epoche prestabilite. Non ci sembrava poter affibbiare al generale Joffre, dopo quanto era stato capace di fare, una tale idea in un'epoca così poco opportuna per metterla in atto.

E l'epoca opportuna non è ancora venuta oggi. La colossale imprevidenza e impreparazione francese, l'esercito neutrale del Belgio, e la larva di esercito posseduto dall'Inghilterra, hanno compiuto il massimo sforzo, che loro era concesso di fare, arrestando la superpotenza tedesca prima che la Russia entrasse in giuoco; hanno compiuto il massimo sforzo mantenendo fermo per lunghissimi mesi l'esercito tedesco, una volta entrata in campo la Russia.

Per ricacciare indietro la formidabile linea tedesca

che preme sulla Francia occorre ben altro; ben altro per tentar di ottenere un successo decisivo. Tale è sempre stato il nostro pensiero e pare che esso non sia discosto dal pensiero dello stato maggiore russo-francese.

Occorre essenzialmente tempo e pazienza, ed il maggior errore sarebbe quello di rompere gli indugi in tempo inopportuno. Il tempo, come è sempre stato detto, è amico degli alleati, ad ogni giorno porta ad essi nuove forze di ogni genere; è quindi necessario, agli alleati, di dar tempo al tempo, poiché l'interesse supremo degli Imperi centrali è quello di far presto, di finirla rapidamente.

È sempre conveniente di agire precisamente nel senso opposto a quello desiderato dai propri nemici. Per quanto un anonimo, sia pur semplice lavoratore, tedesco ci abbia scritto dandoci dei germanofobi, a noi pare che, da tutto quanto abbiamo detto e diciamo, sorga invece un grande rispetto per la grandiosa potenza, sia attuale sia di resistenza, della Germania. Se noi non nutrissimo tutto il nostro rispetto per questa grande potenza militare e nazionale non ci balenerebbe il pensiero della necessità di essere molto prudenti e molto forti prima di attaccarla a fondo.

Questa idea della potenza tedesca noi l'abbiamo avuta dal primo giorno di guerra, e più volte abbiamo scritte parole di vera ammirazione per questo popolo che ha saputo, nella fede di un grande avvenire, crearsi una tale potenza mirevole; ma ne abbiamo avuta un'idea giusta e non esagerata, come abbiamo avuto un'idea giusta delle forze presenti e latenti di cui disponevano le nazioni sue avversarie.

Non ci siamo lasciati abbagliare, ed abbiamo considerato i tedeschi come uomini, non come dei o semidei; nello stesso modo abbiamo considerato come uomini anche i francesi, i belgi, gli inglesi ed i russi; a noi, completamente indifferenti, semplici spettatori della grande tenzone, ragionanti colla nostra propria testa, nessuna benda poteva essere sugli occhi; così che, guardando colla stessa tranquillità gli uni e gli altri, ci è stato permesso di vedere le cose al loro giusto valore ed inferirne di conseguenza.

Abbiamo detto, quando gli eserciti tedeschi si trovavano a pochi chilometri dalla capitale francese, che a Parigi, nel 1914, non ci sarebbero arrivati, e di fatto non ci sono arrivati; abbiamo detto, dopo la battaglia della Marna, che era cominciato, per gli Imperi alleati, il periodo di regresso, periodo che non si sarebbe più arrestato, per quanto potesse

ancora presentare qualche oscillazione; e di fatto dalla Marna in poi, tale periodo si è appunto verificato.

Piaccia o non piaccia all'anonimo nostro corrispondente, tutto ciò non rappresenta che una certa, sufficientemente giusta, valutazione di fatti e di fenomeni; il torto non è affatto nostro se tale positiva valutazione di fatti è contraria alle aspirazioni tedesche. Pochissimi giorni dopo il principio della grande guerra, quando le nazioni in lotta erano ancora nel periodo più attivo della mobilitazione, noi abbiamo decisamente e senza alcun tentennamento, affermato che gli Imperi centrali non avrebbero vinto. Se ciò abbiamo potuto dire noi, lontani, senza, o quasi, precise informazioni, vuol dire che la cosa non era molto difficile a prevedere. Bastava che l'avessero prevista coloro che guidarono i destini della Germania; ciò sarebbe bastato per non trascinare questa grande nazione nella terribile avventura. Questo era il primo loro dovere. Ma forse li abbagliò il pensiero della propria potenza, grande sì, ma non quale forse apparì ai loro occhi; e, più ancora che il pensiero della propria potenza, un certo senso di dispregio per gli altri, di quello stesso senso di dispregio che trovai un poco nel cuore di ogni tedesco per tutto ciò che non è tedesco, e che compare anche nello scritto del nostro anonimo corrispondente, nonché semplice lavoratore.

Questo è il grande errore tedesco. Un alto sentimento di sé, un grande orgoglio nazionale, sono bellissime ed utilissime cose, ma non debbono mai acciecare fino al punto di non giungere a scorgere ciò che gli altri valgono. Dall'orgoglio, che è un sentimento legittimo dal quale deriva la fierezza, alla superbia che è un vizio e dalla quale deriva il disprezzo per gli altri, è breve il passo. Tutto il mondo era perfettamente disposto ad ammirare la Germania, nessuno poteva essere disposto ad idolatrarla, a mettere la sua testa sotto il suo piede dicendo frivoltamente: «Se non disturbo... grazie!». Certamente nessun'altra nazione avrebbe resistito con tanta forza, e resisterebbe con tanta energia, ad un numero così grande di nemici; nessuno lo disconosce, i nemici stessi la ammirano e perciò procedono con prudenza ed usano tutti i mezzi per fiaccare questa grandiosa forza di vitalità; ma, d'altra parte, non si può non convenire che per una nazione, la quale si era imposta - a detta dei suoi professori almeno - la germanizzazione dell'Europa, il risultato di resistere ai suoi numerosi nemici è semplicemente un risultato negativo.



A questo punto siamo giunti, ed a questo punto si doveva necessariamente giungere; ripetiamolo ancora, la colpa di chi è? Non certo della nazione tedesca, che ha dato tutta se stessa, che combatte e soffre con un supremo eroismo. Non certo dei suoi nemici, che non potevano lasciarsi abbattere per farle semplicemente piacere, ma che hanno fatto di tutto per resisterle e faranno di tutto per vincerla. Di chi la colpa?

Non certo nostra, evidentemente.

Se poi noi sentiamo una certa più marcata simpatia per gli alleati che non per gli Imperi centrali, e questo nostro sentimento traspare dai nostri scritti, la cosa è ben naturale. Anzi tutto è un istinto di razza che ci porta verso i nostri più prossimi fratelli; in secondo luogo è un sentimento di orgoglio che eccita in noi quel senso di fierezza, il quale, a sua volta, ci impone di essere noi stessi e di ribellarci a qualunque vernice ci si voglia passar sopra.

Dio mio! Tutti abbiamo i nostri difetti, tutti, ma amiamo anche i nostri difetti e su questo punto non c'è neppure da discutere. D'altra parte tutti abbiamo le nostre virtù, e, fra difetti e virtù, ognuno di noi costituisce una individualità propria a cui tiene sommamente.

Certo l'italiano ha dei grossissimi difetti che non si cura neppure di celare; certo il tedesco ha delle grandi virtù che mette bene in mostra; noi non preghiamo alcuno di appropriarsi dei nostri difetti, ma, nel tempo stesso, ci riserbiamo di imparare le virtù dagli altri quando più ci piaccia, nella massima libertà, ostili a chiunque ce le imponga o ce le voglia imporre. Non esiste alcunchè di più antipatico che lo smercio forzato delle virtù, specie quando di tale smercio si intende fare un monopolio. Dal contrasto di questo amore comune per la propria individualità con la tendenza tedesca di imporre la propria è sorta quella, ormai generale, poca simpatia per gli Imperi centrali. Chi vuol predominare rimane generalmente solo; quelli che si vedono minacciati sentono il bisogno di raccogliersi per difendersi. Anche ciò è molto naturale ed era facilmente prevedibile; perché i tedeschi se ne lagnano oggi? Non ci si deve lamentare della conseguenza logica e necessaria di cause da noi provocate; ciò non dimostra che mancanza di previsione e di coerenza.

Da un'ultima causa dipende la simpatia che non solo da noi, ma da tutto il mondo, viene a rivolgersi verso gli alleati. È la simpatia naturale che sorge verso il più debole, od almeno verso chi appare il

più debole. È umano che l'uomo si compiaccia a veder rintuzzata l'albagia del prepotente, indipendentemente da qualsiasi altra considerazione. Ora nessuna disquisizione politica, nessun documento diplomatico potrà mai togliere dagli occhi del mondo la visione di una Germania, fortemente preparata, invadente con violenza il Belgio neutrale e la Francia sorpresa; tutto ciò sarà stato buon giuoco di guerra, e sia; ma non toglie che nell'animo di tutti gli spettatori sia sorto spontaneo un senso di compiacimento quando si è visto questa violenza frenata, arrestata e repressa.

Ciò non ostante, simpatie ed antipatie a parte, ripetiamo, non vi può essere alcuno che non sia costretto ad ammirare la potenza tedesca, e certo nessuno più di noi l'ammira; ma questa ammirazione non può essere che sterile, come sterile sarà ogni sua più grandiosa esplicazione.

Oggi la grande nazione, meritevole certo di miglior sorte, paga colpe non proprie; si ricordi che noi fino dal 17 settembre scrivevamo: «... è necessario che la Germania si rassegni alla morte definitiva del suo sogno di grandezza e faccia onorevole ammenda del passato... La Germania deve a se stessa questo grande sacrificio, e lo deve all'umanità, che molto attende dal popolo tedesco, una volta che, svanito il sogno della grandezza per la forza, rimanga l'ambizione della grandezza per la civiltà.

Popolo meraviglioso, pieno di ogni dote, paziente, perseverante e tenace, non ha bisogno, per primeggiare, di occupare il suo tempo nell'affilare le armi; vinto, saluti cavallerescamente i vincitori, che non potranno mancargli di rispetto, e trasformi l'acciaio della sua spada in strumento di pace; l'arte, la scienza, l'industria sono dei campi a lui aperti e fecondi al suo genio. E trovi colui che errò il gesto sovrano di umiltà eroica capace di arrestare l'estrema sciagura che è in cammino per la grande Germania» (*Più che la morte, 17 settembre. 1914*). Dal 17 settembre in poi fiumi di sangue sono corsi inutilmente, anzi dannosamente per la Germania, verso la quale avanza la grande sciagura, lentamente, ma irremissibilmente. Tenga bene presente queste parole il nostro anonimo corrispondente, e le tengano bene presenti i germanofili più convinti; se non ne convengono ancora oggi ne converranno più tardi, fra non molto; nessuna parola più sinceramente affettuosa, nessun consiglio più serenamente amorevole, venne pronunciata, durante tutta la guerra, in favore della Germania, neppure nella stessa Germania. E l'avremo pronunciata noi, germanofobi!



11/69.

**La lotta per la vita, 8 febbraio 1915, p. 4.**

La guerra sul mare tende a diventare emozionante. La Germania ha dichiarato che considererà, dal 18 febbraio 1915, regione di guerra tutte le acque intorno alla Gran Bretagna ed all'Irlanda, compreso l'intero grande canale inglese; perciò qualunque nave mercantile, appartenente alle nazioni nemiche della Germania, incontrata in quei mari, verrà distrutta e non sarà sempre possibile - avverte il comunicato - eliminare il pericolo che minaccia l'equipaggio ed i passeggeri. Aggiunge ancora che anche le navi neutre corrono in quei mari grave pericolo in quanto che - è sempre il comunicato che parla - il governo inglese abusa delle bandiere neutre.

L'avvertimento è oltremodo cavalleresco; vi è il tempo necessario perché tutti siano avvertiti e perché ognuno pensi ai casi suoi; nessuno, secondo noi, ha il diritto di reclamare contro un tale provvedimento; alla fine dei conti la guerra è la guerra, e quando brucia la casa del vicino facilmente qualche fiammata lambe anche la nostra o qualche getto d'acqua la spruzza.

Bisogna anche dire che la notificazione fatta dal capo di stato maggiore della marina tedesca è stata fatta nel momento più opportuno. Se fosse stata fatta un mese fa, c'è da scommettere cento contro uno che avrebbe provocato, in tutta l'Inghilterra, una dolce ilarità, ma, venuta immediatamente dopo il raid dell'«U. 21», essa può essere presa, almeno fino ad un certo punto, sul serio.

Il raid dell'«U. 21» e l'affondamento di alcuni piroscafi mercantili, hanno dimostrato chiaramente che la cosa non è impossibile; pure dimostrandosene solo la possibilità, deve dar da pensare agli armatori inglesi ed anche agli altri. L'avvertimento deve già aver avuto il suo effetto gettando un po' di panico nella marina mercantile per la quale non si può «eliminare il pericolo che minaccia l'equipaggio ed i passeggeri».

Atto di guerra quindi opportunissimo; opportunissimo anche il rimandarlo fino a 18 febbraio perché, almeno fino a quella data, tiene agli animi sospesi; chi sa se dopo il 18 febbraio gli animi non si rinfancheranno. Perché è bensì vero che «qualunque nave mercantile sarà incontrata nella regione di guerra, sarà distrutta», ma per essere distrutta dovrà essere incontrata e la regione di guerra non è neppure la più salubre per le navi da guerra tedesche. Va bene che ci sono i sottomarini, ma del

valore di questi ultimi tutti siamo perfettamente edotti ed un «U 21» non fa primavera, tanto più che l'«U 21» per ora trovasi in riparazione.

D'altra parte bisogna considerare che l'azione dell'«U 21» è stata un'azione di sorpresa, ed ora l'Inghilterra è avvertita.

Vi è anche un'altra considerazione da fare. Perché se la Germania riteneva questa un'azione così gravida di pericoli per la sua peggiore nemica non l'ha minacciata prima, perché ha atteso tanto tempo? Se ha dovuto attendere che fossero pronti i mezzi per effettuarla è da dubitarsi che questi mezzi siano sufficienti. Del resto vedremo.

L'atto della Germania sarà una gran spinta per indurre l'Inghilterra a dichiararle il blocco assoluto, come già molti inglesi richiedono. L'Inghilterra, a quanto pare, lasciava e lascia passare ancora molte cose: cotone, ferro, metalli greggi, viveri, in Germania purché siano destinati ad usi civili. Alcuni giornali in Inghilterra deplorano tale concessione dicendo che tale trattamento è assolutamente nuovo nella guerra marittima, durante la quale tutte le merci dirette al nemico debbono essere catturate, sia a bordo di navi nemiche, sia a bordo di navi neutrali. Difficilmente il governo inglese potrà non seguire una tale tendenza per reagire contro l'ultimo atto tedesco.

Intanto l'Inghilterra ha fatto conoscere all'America che considererà come contrabbando di guerra le derrate alimentari dirette alla Germania, poiché questa le ha monopolizzate.

Sta dunque per svolgersi una vera lotta a coltello, senza pietà e senza quartiere. Certo l'irritazione tedesca contro l'Inghilterra deve essere giunta al suo parossismo, specialmente dopo la messa a razione di tutto il popolo tedesco.

Questo parossismo può anche essere l'indice di un fenomeno, quello a cui accennavamo pochi giorni fa. Può darsi che indichi che la Germania non ha viveri fino al prossimo raccolto e che quindi le sia urgente rompere la barriera che la circonda per mare; più urgente e più decisivo che non rompere quella che la cinge per terra. In questo caso l'Inghilterra rappresenterebbe davvero il nemico più pericoloso, quello contro il quale è necessario riunire la forza maggiore per abbatterlo. Certo, in questo caso, noi vedremo sul mare svolgersi delle azioni grandiose, assolutamente disperate, dove l'odio più violento si svilupperà in tutta la sua

potenza.

E sarebbe cosa naturale. Bisogna pensare che tutti i sacrifici enormi che una grande nazione come la Germania ha compiuto per così lunghi anni, tutte le sue speranze e tutte le sue idealità, verrebbero miseramente a crollare per una meschina questione di pane; tutto verrebbe ad infrangersi sugli scafi indifferenti della grande marina inglese.

Con tutti gli altri nemici vi possono essere degli accomodamenti, coll'Inghilterra no. Nel continente si può ancora lottare con qualche speranza di successo, si può ancora uscire dalla lotta semplicemente feriti; coll'Inghilterra no. È un duello a morte; l'Inghilterra vuol togliersi questo incubo penoso di una possibile rivale sul mare, vuole toglierselo per molti anni, per moltissimi anni; coll'Inghilterra vi è una questione di interessi e le questioni d'interesse sono quelle che sviluppano la maggior acredine.

E dovrà vincere questa fredda calcolatrice, penseranno i tedeschi, che avrà fatto i minori sacrifici di uomini, questa fredda calcolatrice che, se ha speso molto danaro, lo ha speso non a fondo perduto, ma ha fatto un semplice impiego di capitali ad ottime condizioni?

11/70.

**Un delitto ripugnante, 9 febbraio 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 264.*

(N.d.C.)

Parigi, la grande pettegola, crede quasi di essere ritornata ai bei tempi, ai tempi che precedettero la guerra: ricompaiono nuovamente per le gazzette i bei nomi che le gettarono tanto fango sul viso da giungere perfino ad imbrattarne l'anima, che tutto il sangue e tutto il fuoco di questi ultimi mesi non hanno valso ancora a purificare completamente. Un pagatore generale dell'esercito ruba dei cosciotti di montone e li manda alla sua amante; forse i due hanno fatto anche qualche cosa di peggio. Ora noi domandiamo al lettore di buon senso in qual modo deve regolarsi un governo che abbia qualche serietà in una simile circostanza. Secondo noi molto semplicemente: prende il ladro e la manutengola e li fa fucilare!

Oh! Esclameranno alcuni fra i più timorati nostri lettori, voi fareste fucilare un uomo ed una donna per qualche cosciotto di montone? E perché no? Alla fin dei conti, quando ci si trova in un'epoca

Se noi pensiamo a tutto ciò comprenderemo facilmente come in Germania sia invalso l'uso di salutarsi dicendo: «Che Dio distrugga l'Inghilterra» e di rispondere: «Dio la distrugga»; questo saluto e questa risposta sono il naturale portato di uno stato d'animo collettivo che sente insieme il pericolo e l'impotenza. Lo stato di fatto oggi raggiunto era prevedibile prima ancora che la guerra scoppiasse; ad ogni costo la Germania doveva evitare che l'Inghilterra le si schierasse contro; la Francia poteva essere battuta e la Russia tenuta in rispetto, l'isola irraggiungibile no; a meno di un miracolo ed i miracoli sono passati di moda. Tuttavia è splendido questo magnifico esempio che la Germania ci porge, dimostrando che le grandi disillusioni che essa ha attraversate non hanno alterato in alcun modo la sua fierezza. Ricordiamo che l'Imperatore aveva promesso ai suoi soldati che essi sarebbero rientrati in patria al cadere delle foglie; le foglie sono cadute, sopra di esse è caduta la neve, sotto la neve stanno per spuntare i nuovi germogli ed i soldati dell'Imperatore combattono con ugual ardore ed una ugual fede anima il popolo tutto. Non per questo, grande popolo tedesco, eri fatto, non per questo.

in cui la vita umana ha così poco valore, in cui milioni di innocenti sono uccisi, sono feriti o piangono congiunti uccisi e feriti, non è il caso di fare una quantità di complimenti inutili. Forse noi non li faremmo fucilare, perché non bisogna sprecare le cartucce che servono contro il nemico; per quei due basterebbe la corda.

Vi sono dei delitti che debbono essere commessi in piena coscienza; per tali delitti, ci perdonino i giuristi, non vi dovrebbe essere una corrispondenza fra il danno e la pena, perché chi li commette si basa appunto su questa commisurazione per decidersi o no a commetterli, a seconda che gli convenga o meno. Credete forse che quei due, tanto chi rubò i cosciotti, quanto chi ricevette i cosciotti rubati, avrebbero fatto ciò se avessero avuto la visione dei rispettivi corpi dondolanti ad una corda? Evidentemente che no.

Ma vi ha di più. Questo delitto, che in tempi normali rappresenterebbe un furto volgare, nei tempi che corrono rappresenta qualche cosa di ben più ripugnante ed odioso. Questi due che approfittano

della crisi sanguinosa che attraversa la Francia per rubare, forse più facilmente, hanno qualche cosa di quei predoni che vagano sui campi di battaglia, dopo la battaglia, per spogliare i morti e per finire i feriti. Essi hanno agito in pieno Parigi, fra il *comfort* moderno, ma la loro figura morale è la stessa; se ci fosse permessa una figure retorica azzardata diremmo che rappresentano iene in guanti gialli.

Invece questo triste fattaccio di cronaca sporca dilaga nei giornali francesi quasi con una certa voluttà; per troppo tempo essi avevano parlato di cose eroiche, occorre pure discorrere di qualche porcheria per non perderne la mano; la pace non può essere tanto lontana, e colla pace dovranno ben rifiorire anche i tristissimi fiori. Che importa se all'estero taluno riderà di questa meschinissima storia di cosciotti rubati? L'allegria nazione non perde le sue tradizioni; e la cosa si allarga, ed attorno a quei commestibili, ormai così poco appetitosi, si svolge una ridda dei maggiori nomi politici di Francia, di coloro che tennero talvolta il suo governo e che ancora, per mezzo di mille fili occulti, su di essa hanno qualche padronanza e qualche impero.

Ed il cosciotto brandito al di sopra della folla degli incoscienti diventa bandiera di partito, e pro e contro il cosciotto si combatte una comica e nauseante battaglia incruenta, nella indifferenza o quasi della immane battaglia che si combatte, a pochi chilometri dalla capitale, per la santa bandiera della patria.

E sono i comici combattenti del cosciotto che domani approfitteranno della vittoria degli altri; per quelli questi ultimi avranno versato il loro sangue, gettato le loro famiglie nel lutto, dispersi i loro beni; per cui, domani, si rimetteranno ad un più aspro lavoro per rinsanguare la Francia esausta.

Così è nelle grandi nazioni rette dalla irresponsabilità. Chi arresterà o giudicherà in Francia i responsabili della impreparazione e delle deficienze del suo esercito? Chi commisurerà la loro penna

al danno da essi prodotto? Forse i ladri dei cosciotti finiranno col guadagnarsi qualche mese di carcere - di un carcere moderno con termosifone ed aspiratori - ma gli altri, quelli che stavano per consegnare la Francia, mani e piedi legati, nelle braccia dello straniero, quelli non sentiranno neppure scorrere il minimo brivido sulla loro pelle; una magnifica impunità li protegge; più fortunati di Achille, non sono vulnerabili neppure nel tallone; invece di una corsa si troveranno attorno al collo un semplice gran cordone, *puta caso*, della Legion d'onore.

Si dice che le nazioni si meritano il Governo che hanno. Ora nulla di più falso di questo detto. Fortunatamente le nazioni rappresentano entità che, nonostante i loro difetti, sono profondamente sane e perciò progrediscono nonostante i Governi che le dominano e le bistrattano. Esse sono come dei corpi vigorosi che reagiscono contro il male e lo vincono.

La Francia ha dato la più bella prova della verità di una tale affermazione. Pareva che tutto fosse stato preparato perché essa dovesse soccombere nella terribile lotta, ed ecco che, allo scoppio della crisi, la Francia trova in sé la meravigliosa energia per resistere e per vincerla. Persino i tedeschi, che pure l'avevano studiata a fondo, o per lo meno avevano creduto di studiarla a fondo, ritenevano di avere a che fare con una *nation pourrie*, e si trovarono di fronte ad una nazione che seppe, al momento opportuno, presentare nella lotta tutte le sue fresche energie, dimostrando chiaramente che il governo ed i politicanti francesi non avevano nulla a che fare colla nazione francese, che gli uni e l'altra erano separati da un abisso. Come sarebbe bello se, per lo meno durante la guerra, tacesse la politica! non pensano i giornalisti francesi quanto deve essere repugnante ai combattenti nelle trincee di Francia il tanfo che emana dai cosciotti dei signori Deslaux e compagni? Noi riteniamo fermamente che il generale Joffre dovrebbe guardarsi le spalle.

**11/71.**

**Esasperazione, 12 febbraio 1915, p. 3.**

Ricorderanno gli amici lettori quante dotte disquisizioni vennero elaborate sulla famosa manovra di Hindenburg e come noi ci affannammo per dimostrare che l'azione del vecchio generale non meritasse questo nome pomposo, ma si riducesse

ad essere, molto pedestremente, una semplice contro offensiva intesa a trattenere l'avanzata russa. Da un pezzo i fatti ci avevano dato ragione e noi vi ritorniamo sopra oggi, dopo l'ultimo disperato attacco tedesco in direzione di Varsavia, unica-



mente per confermare, ancora una volta, ciò che non ci siamo stancati di ripetere, e cioè che la presente guerra ha scombussolato completamente tutto ciò che le guerre precedenti avevano, come si usa dire, insegnato, che quindi conviene vedere la guerra attuale, dimenticando tutto ciò che è avvenuto prima di essa, per tenere in considerazione solo la realtà presente.

Fino a qualche tempo fa gli eserciti degli Imperi centrali, rinchiusi nel cerchio di ferro che tende a restringersi, hanno tentato di dar di cozzo, or qua or là, per allargare la soffocante cintura, e, fino a qualche tempo fa, vi erano riusciti, specie nello scacchiere orientale, dove abbiamo visto succedersi marcati ondeggiamenti.

Ciò dipendeva dal fatto che la Russia non era ancora pronta; il grande colosso è lentissimo nei suoi movimenti, lento e pesante, e forse neppure oggi ha raggiunto colla massa delle sue forze la linea di combattimento. Ma certo la Russia non ha fatto fino ad ora che riversare su tale linea forze su forze e pare che abbia oggi raggiunto quella consistenza che le permette di non più indietreggiare nei punti su cui il nemico viene ad esercitare la sua violenza.

Così l'ultimo attacco, violentissimo, contro la linea russa coprente Varsavia, si è spezzato nonostante che i tedeschi abbiano combattuto colla massima energia, raccolti, gettando il sangue a fiotti dalle lor vene già impoverite, prodigando senza riserve le vite umane, che già vanno scarseggiando.

La Germania usa meravigliosamente delle sue linee ferroviarie di carattere strategico per raccogliere più a nord o più a sud, ad ovest o ad est, masse di armati; ma in questo caso le linee ferroviarie non rappresentano che un ripiego, poiché il nemico più a nord o più a sud, ad ovest o ad est, si trova in condizioni di opporsi ai suoi tentativi che, pur nella loro violenza, denotano l'esasperazione della stanchezza.

La Russia non possiede ferrovie strategiche adatte a compiere movimenti di tal genere, ma si trova precisamente nelle condizioni di non avere alcun bisogno di compiere tali movimenti perché dispone di una quantità di armati esuberante.

Le ferrovie russe che conducono al fronte di battaglia sono, a quanto pare, sufficienti alla vita ed ai rifornimenti di circa due milioni di uomini. La Russia non può quindi, specie nell'attuale stagione, tenere sul suo fronte più di due milioni di soldati, ma poiché essa ne ha molto di più si serve di questa sovrabbondanza per mantenere sempre

al completo i due milioni che può tenere sul fronte. Il muro russo, sul quale viene a frangersi ed a rifrangersi l'onda tedesco-austriaca, è un muro quasi indifferente ai colpi che riceve, poiché le sue breccie vengono immediatamente colmate, un qualche cosa di elastico sul quale i colpi più violenti si ottundono e non lasciano traccia. Questo muro ha costato molto tempo per venire eretto, ed è stato eretto pazientemente, diremmo quasi, sotto il fuoco avversario; ha ceduto talvolta ma oggi appare saldo ed incrollabile. Le veementi offensive tedesche non fanno che il giuoco della grande avversaria. In questa guerra di esaurimento di uomini e di cose dovrebbe essere sommo principio l'economia degli uomini e delle cose; è certo sommo errore, specie per chi trovasi nella inferiorità materiale, lo sperpero delle cose e degli uomini.

Di fronte alla Germania ed all'Austria, impegnate anche su tutta la frontiera occidentale, la Russia rappresenta una riserva inesauribile di uomini; se per ogni tedesco e per ogni austriaco messo fuori combattimento è messo fuori combattimento un russo, è certo che alla fine, quando non vi saranno più ne austriaci né tedeschi, vi saranno ancora dei russi.

L'attacco, or ora fallito, dei tedeschi in direzione di Varsavia appare un errore e lo dice un errore l'attacco tedesco che ora sta svolgendosi nella Prussia orientale.

Se l'attacco in direzione di Varsavia avesse avuto uno scopo strategico reale, avrebbe dovuto essere condotto ancora più a fondo; in esso avrebbero dovute essere impegnate le forze che ora si impiegano negli attacchi svolgentesi nella Prussia orientale.

Questo tentare oggi in un punto, domani nell'altro, indica evidentemente che manca un'idea chiara e netta di ciò che si vuol fare; il nostro parere è che il grande stato maggiore, perduta la speranza di vincere, tende ad ottenere qualche successo parziale che rialzi il morale della nazione ed in qualche modo imponga agli avversari.

L'attacco in direzione di Varsavia che costò ai tedeschi perdite gravissime non poteva che fornire un risultato d'ordine morale. Esso puntava precisamente nella parte più forte del nemico, ma dietro era Varsavia, la capitale della Polonia. Poter giungere a Varsavia, anche solo coi proiettili dell'artiglieria pesante, avrebbe permesso di imbandierare Berlino, la cui popolazione non deve, neppure in questi ultimi giorni di carnevale, essere eccessivamente gaia, munita come è della tessera per l'ac-



quisto dei due chilogrammi di pane settimanale. Il generale Hindenburg soffre di gotta, ma non è il solo; tutta la nazione soffre ormai perché sta per comprendere e chi dirige la guerra e la politica soffre perché comprende che la nazione sta per comprendere.

E così tutta l'azione militare e politica risente di questa sofferenza generale, nella quale si dibatte il gran corpo che sente l'intossicamento serpeggiare per tutte le sue vene e giungere al cuore ed al cervello; tutta l'azione politica e militare appare disorientata; si battono colpi a destra e sinistra, colpi regolari ed irregolari che talvolta ricadono pesantemente contro coloro stessi che li hanno lanciati.

Così dicevamo pochi giorni fa per la guerra di mare, così diciamo oggi per quella di terra; la stessa unione nazione che sembrava incrollabile comincia a presentare le sue crepe.

Alla Dieta prussiana i socialisti invocano la pace in nome del popolo, una pace benefica per il popolo tedesco; il popolo tedesco comincia a sentire l'effetto della messa a razione e comincia a sentirlo dalla Prussia; il sintomo, se non completamente allarmante, è tuttavia chiaro e probante.

La *Gazzetta di Colonia* minaccia addirittura di far morire di fame i seicentomila prigionieri francesi, russi ed inglesi che si trovano internati in Germania, dicendo che nessun tedesco dovrà soffrire la

fame finché vi sarà un pane per i prigionieri nemici, e la *Gazzetta di Colonia* è un giornale cattolico, forse l'organo di quel certo cardinale Hartmann di Colonia, il quale disse, l'altro giorno in una adunanza di fedeli: «Dio non permetterà che l'atea Francia e l'ortodossa Russia rovinino la fiorente vita religiosa della nostra patria».

Quando si giunge a profferire le bestemmie che la *Gazzetta di Colonia* ha osato pronunciare, bisogna aver perduto completamente la testa.

Seicento mila prigionieri rappresentano la centoventesima parte della popolazione tedesca, possono quindi vivere purché i tedeschi si accontentino di duecentonovantotto grammi di pane al giorno invece di trecento; la minaccia della *Gazzetta di Colonia* è stolta e sciocca, e non dimostra altro che l'esasperazione giunta al parossismo.

Calma ci vuole, e tanto più calma quanto più i momenti sono difficili. Non fare agli altri quello che non vorresti fosse fatto a te stesso, diceva Cristo - Conosce questo nome la *Gazzetta di Colonia*? - e se lo conosce non ricorda più ciò che è capitato al Belgio, circa sei mesi fa?

Se monta in tanto furore oggi, solo perché le hanno misurato il pane, che farà domani quando «il reggitore delle battaglie che fedelmente, incessantemente preghiamo» sarà decisamente passato nel campo opposto, armi e bagaglio?

11/72.

**Zeppelin locutus est, 13 febbraio 1915, p. 3.**

*Secondo durissimo attacco ai dirigibili tedeschi.*  
(N.d.C.)

Il conte Zeppelin ha parlato dei suoi figli. Naturalmente ne ha parlato bene; sarebbe stato veramente curioso che si fosse comportato diversamente, tanto più che i padri osservano la loro prole con un occhio specialissimo che ne ingigantisce i pregi e ne annulla i difetti.

Tuttavia ha riconosciuto che i dirigibili sono ancora bambini; ha detto: *Siamo sulla soglia delle possibilità ed appena agli inizi dell'era dei dirigibili.* Dopo tanti anni di lavoro e dopo tanti milioni di marchi spesi gonfiando involucri, il risultato non è molto confortante; si vede che i figli del conte Zeppelin tardano a crescere, o si presentano come quei poveri fanciulli che, pur crescendo di corpo, rimangono infantili di cervello, e che vengono

pietosamente distinti coll'appellativo di *deficienti*. Secondo noi sono semplicemente dei nati morti, che papà, nell'accecamento del suo grande affetto, crede di vedere ancora palpitare.

Sembra quasi una malattia che dalle cose si trasmetta all'uomo; il dirigibile è una cosa che ha bisogno di essere gonfiata, forse da essa si genera il microbo del gonfiamento e questo attacca anche l'uomo. L'istituto Pasteur dovrebbe occuparsene, e trovare qualche siero efficace; purtroppo, attualmente, ha altre preoccupazioni per provvedere i sieri antitetanici ed antifetici; ma, col tempo, è da sperarsi che non tralascerà di studiare questa nuova forma di affezione, o di infezione, per quanto appaia che in Francia non faccia grande strage, come in qualche Paese limitrofo.

Nel conte Zeppelin la malattia ha assunto lo stato cronico, e, tolto uno speciale modo di vedere, non

turba la sua verde vecchiaia anzi. È una mite malattia che annebbia semplicemente la vista e culla il cervello nelle più rosee speranze che nulla vale a dissipare, neppure la realtà più evidente e più cruda.

Gli anni trascorrono, le gonfiature si succedono, gli insuccessi si susseguono, i marchi si trasformano in sottili gas che si disperdono nelle più alte regioni dell'atmosfera, ma l'ammalato cronico, simile a colui che è colpito dal male sottile, non dispera; l'insuccesso di oggi non fa che aprirgli la speranza all'insuccesso di domani. Dopo quindici o venti anni di un lavoro inutile, faticoso e dispendioso, dopo la constatazione più evidente della inettitudine della cosa gonfiata, nel momento in cui la sua impotenza si manifesta chiara, limpida ed incontrastabile agli occhi del mondo intero, il conte, sotto l'influsso della dolce malattia, emette il suo credo al corrispondente dell'*United Press*: «Credo che i dirigibili abbiano un grande avvenire». Ed in questo credo è insita una verità assoluta: i dirigibili non hanno un presente, hanno solo un avvenire; sono un po' come quelle grandi opere promesse dai geni incompresi e che permangono eternamente allo stato di promesse.

Ed è un vero peccato perché, se una volta almeno il presente potesse raggiungere l'avvenire, allora il dirigibile sarebbe davvero una cosa straordinaria. Il fenomeno è degno di tutta la nostra attenzione perché ha un suo lato originale. Nei dirigibili avviene questo: tutte le volte che se ne progetta uno, su di quello si fondano delle speranze colossali: è l'avvenire; una volta costruito si trova che è una esca straordinaria, ma che non serve: è il presente; ma nel tempo stesso è già pronto un nuovo progetto sul quale si fondano delle speranze ancora più colossali: è di nuovo l'avvenire. E così, in una tale alternativa di speranze e di insuccessi, di presente e di avvenire, dopo quindici o venti anni ci si trova ancora - ed è il conte Zeppelin che lo afferma - «alla soglia delle possibilità e appena agli inizi dell'era dei dirigibili».

Bisogna convenire che è una soglia ben difficile da oltrepassare ed un inizio lunghetto anzichè; ma niente paura, quando c'è la fede e la salute che importa! E noi, sinceramente, auguriamo al Conte Zeppelin la migliore salute, poiché la fede pare che non gli manchi.

Forse questa fede comincia a vacillare negli altri, in coloro che sinora attesero, pazientemente creduli, alle continue promesse di cose meravigliose.

- *Vi faremo sbalordire* - gridavano i zeppelinisti -

*Saranno cose da pazzi. Povera Inghilterra! finita la «splendid isolation»! Finito il dominio del mare: dreadnoughts dell'aria contro dreadnoughts dell'acqua* - si urlava da ogni parte in modo da intontire quasi il buon pubblico, facile a credere alle cose voluminose e luccicanti sotto il sole, facile a giurare sulle cose che non comprende e tanto meno le comprende, facile a lasciarsi attrarre dalla *réclame*, per poco sia bene organizzata. Idrogeno e *réclame* furono le due forze di sostentazione degli *Zeppelin* e dei loro fratelli; sottile l'uno, più sottile ancora l'altra, e più necessaria ancora, che senza di essa l'idrogeno a ben poco sarebbe valso.

Poiché erano strumenti di guerra il giuoco era facile ed opportuno; le maestose cose gonfiate volteggiavano, tempo permettendolo, colla massima tranquillità sui campi incruenti delle grandi manovre, distrazione e sollazzo delle truppe annoiate da una lunga attesa o stanche da una lunga marcia. Qualche automobile, con bandiera neutrale, li accompagnava dal basso nel lento e capriccioso cammino, tutte le precauzioni erano prese a salvaguardia del caro oggetto; ed alla sera un bello schizzo della situazione, qualche volta dei due partiti insieme, sul quale spiccavano dei bei bleu e dei rossi sanguigni sul bistro neutro, era presentato al quartiere generale. Forse giungeva ad operazioni finite, ma, ciò nonostante, era bello e la cosa gonfiata si gonfiava ancora un poco di più e ritornava a depositare il suo gran ventre nel ben fornito e quieto *hangar*, silenzioso come una gran chiesa nella quale si adorasse il novissimo Dio. Ma venne la guerra e la guerra fu il presente. Naturalmente accadde ciò che, inevitabilmente, doveva accadere: i dirigibili pronti non servirono, altri ve ne erano che avrebbero potuto servire, ma che servire, addirittura sconvolgere il mondo, ma questi, purtroppo, erano solamente in progetto. E che perciò? E proprio detto che la guerra attuale sarà l'ultima guerra nella quale questa povera umanità verrà travolta? No. E allora i dirigibili serviranno per la prossima guerra, e ne ve accorgete allora, se avrete ancora la fortuna o la sfortuna di essere ancora di questo mondo; non bisogna pretendere l'impossibile; bisogna aver pazienza, è colpa nostra, forse, se dopo quindici o venti anni siamo ancora sulla *soglia delle possibilità*? La gatta frettolosa fa i gattini ciechi e noi non vogliamo assolutamente che i dirigibili nascano ciechi, no davvero.

La guerra rese inutilizzabile la sottile *réclame* e

l'idrogeno non poté fornire, da solo, la forza di sostentamento necessaria. Uno studio, non diciamo approfondito, ma superficiale della questione avrebbe rivelato immediatamente questo fenomeno fisico-psicologico abbastanza originale, ma il dirigibile ebbe anche la caratteristica del dogma, era indiscutibile - *credo quia absurdum* - ed ebbe anche la caratteristica della cosa sacra, alla quale solo è permesso ai sacerdoti avvicinarsi, mentre ai fedeli ed ai credenti è bene sia tenuta lontana, in una penombra misteriosa, resa più fitta dai fumi dell'incenso, mentre si svolge, insinuante e caldo, il canto delle laudi.

Col solo idrogeno, in guerra la cosa gonfiata non resse; fu cauta ed incerta, si limitò a lanciare minacce furibonde e vane, rimase appiattata nelle immense navate, pavida delle offese che avrebbero potuto sfioracchiare il poderoso ventre da grasso borghese; funzionò da ba-bau, ma finì col non farsi prendere sul serio neppure dai bambini.

Il capitano Persius, poco tempo fa, disse le grandi cose che potrebbero fare ma che non fanno gli *Zeppelin*, parlando un poco come un orecchiante; il Conte Zeppelin, più pratico della cosa, pur esaltando naturalmente i figli suoi, ha represso il volo dell'alata fantasia ed ha parlato, *more solito*, più dell'avvenire che del presente.

«Se l'azione militare dei dirigibili non arrivasse che ad accorciare di un giorno la durata della guerra, salvando forse migliaia di uomini - ha detto il conte; - se, astraendo dal loro uso in tempo di pace, i dirigibili che ora si trovano all'inizio del loro sviluppo, progrediranno tanto da diminuire le probabilità di una guerra; se, in quest'ora critica

del popolo tedesco, in cui ci si vuol affamare e in cui sta in giuoco l'esistenza stessa della Germania, essi portassero alla mia patria, accerchiata da nemici, anche un solo minimo aumento di forza, il lavoro della mia vita non sarebbe stato inutile».

Mentre tanto stenta ad oltrepassare quella benedetta soglia delle possibilità sulla quale segna il passo da tanti anni, perché non getta uno sguardo fuori dai mastodontici *hangars*? Fuori vi è qualcuno che quella soglia ha oltrepassato da un pezzo e che nella guerra - ammirabile pietra di paragone - ha dimostrato agli scetticismi più chiusi che il problema del volo è risolto, senza idrogeno e senza *réclame*.

E non si venga a parlare come di uno strumento di guerra di un qualche cosa che il suo più grande fautore afferma essere all'inizio del suo sviluppo e che appena fa intravedere le possibilità a venire. La guerra si fa colle armi che si posseggono, non con quelle che ci saranno; il fucile, quando lo si dà al soldato, deve essere un fucile che funziona, non un fucile che si spera funzioni quando sarà modificato.

L'arma sperimentale trova il suo posto nei gabinetti sperimentali, non negli arsenali; non si arma l'artiglieria con un cannone in prova, non si dissemina la Germania di *hangars* finché non si hanno dirigibili capaci di far qualche cosa e finché non si abbia un chiaro concetto di come si intende impiegarli; quando non si è ancora oltrepassata la soglia non si può dire di essere padroni di casa, quando si è appena all'inizio non si canta vittoria. Ma, purtroppo, l'istituto Pasteur ha, nel momento attuale, altre occupazioni.

11/73.

**Confronti, 15 febbraio 1915, p. 3.**

*Questo è il primo scritto di Douhet in cui la sua fiducia nelle possibilità del bombardamento si appoggi a esperienze concrete, anche se limitate. Le citazioni dei suoi scritti precedenti sono tratte, con qualche licenza formale, dagli articoli su I problemi dell'aereonaviazione, pubblicati nel luglio 1910 su "La Preparazione", o meglio dall'opuscolo con lo stesso titolo, che li raccoglie con qualche ampliamento.*

(N.d.C.)

Mentre il conte Zeppelin attendeva ed attende l'avvenire sulla soglia delle possibilità, il coman-

dante Samson, colla sua squadriglia navale di 34 aereoplani ed idroplani, di pieno giorno, sfidando il fuoco dell'artiglieria, dei fucili e dei cannoni speciali, ha lavorato per il presente portandosi, dalla costa inglese, sulla regione di Bruges-Zeebrugge-Blanchenberghe-Ostenda ad offendere le basi dei sommergibili tedeschi. Su trentaquattro apparecchi uno cadde in mare e l'aviatore fu raccolto da una nave francese; gli altri trentatré ritornarono felicemente in patria, due soli rimanendo leggermente danneggiati.

Come siamo lontani, e come vicini, dall'epoca in cui Blériot compì il miracolo di attraversare la



Manica a volo; eppure dal giorno in cui Blériot compì quel miracolo si poteva, e si doveva, prevedere ciò che oggi avviene e ciò che avverrà, necessariamente, domani. Questa previsione logica e necessaria, se pure poteva sfuggire a coloro che si trovavano al di fuori dell'ambiente aeronautico, e, distratti da altre cure, non potevano guardare nel fondo delle cose, non doveva sfuggire a coloro cui era preciso dovere formarsi la coscienza della verità, mediante l'interpretazione oculata, intelligente ed aliena da preconcetti dello stato dei fatti, delle possibilità meccaniche, della netta e chiara visione della realtà.

A prova di ciò che qui affermiamo, diremo che, circa cinque anni fa, noi esprimevamo pubblicamente e recisamente questa opinione:

*«L'aeroplano permette perfezionamenti tali da renderlo vero e proprio strumento di volo; il dirigibile, invece, presenta caratteri essenziali che gli impediranno, sempre, di diventare adatto strumento di volo..... E pensiamo che il dirigibile - questo apparecchio troppo delicato, troppo fragile e troppo leggero per poter lottare con vantaggio - scomparirà, restando solo come esempio di un ingegnoso, ma non pratico, tentativo di conquista dell'aria».*

In quell'epoca gli aeroplani erano davvero all'inizio della loro era, mentre i dirigibili, che lo sono ancora a seconda del conte Zeppelin, contavano, allora, già ventisei anni di vita (il primo, *La France*, volò nel 1884); eppure le opinioni da noi emesse sarebbero apparse chiare e lampanti a chiunque si fosse fermato, per un momento, a considerare il problema nella sua essenza.

Oggi, dopo prova dei fatti, riteniamo che, finalmente, la verità appaia nella sua nudità più cruda. L'azione della squadriglia del comandante Samson dimostra chiaramente l'inferiorità degli Zeppelin, che pure tentarono, nell'oscurità della notte, l'attacco della costa inglese, seminando le loro bombe all'impazzata, e, molto probabilmente, non sapendo neppure dove gettavano la loro semenza di morte. L'aeroplano, che già aveva dimostrato la sua capacità per il servizio di esplorazione, inibito ai dirigibili, ha dimostrato la sua capacità di offesa grandiosa che ancora qualcuno ostinavasi a ritenere poter costituire - unica ragione di essere - il monopolio del più leggero, equivocando col limitarsi a paragonare un solo aeroplano con un dirigibile, invece di paragonare un dirigibile con un numero di aeroplani equivalente al costo di un dirigibile.

Uno Zeppelin, coi suoi annessi e connessi, costa, almeno, quanto cinquanta aereoplani di tipo medio; e cinquanta aereoplani di tipo medio sollevano una quantità di esplosivo maggiore che non un solo Zeppelin.

Noi scrivevamo allora:

*«Per danneggiare il nemico non basta essere capaci di sollevare una certa quantità di esplosivo; è necessario poter trasportare l'esplosivo sulla verticale passante per la testa del nemico, superando non solo le difficoltà naturali, ma anche quelle artificiali che il nemico, certamente, opporrà alla riuscita del nostro tentativo. Bisognerà, cioè, che il mezzo impiegato sia non solo capace di volare bene, ma anche poco vulnerabile alle offese nemiche, offese che possono provenire dal basso, oppure dagli aerei avversari. Dal basso è, evidentemente, più facile colpire un dirigibile che non un aeroplano; il dirigibile presenta una superficie vulnerabile estesissima - lo Zeppelin IV ha circa 1700 mq. in proiezione orizzontale - ed è sufficiente un semplice razzo per incendiario; si muove con limitata celerità, è solo, e su di esso si possono facilmente concentrare le offese, mentre contro uno sciame di 50 aereoplani, vulnerabili solo nel motore e nell'aviatore, agili e veloci, è certamente più difficile difendersi e, se pure qualcuno potrà essere colpito a morte, gli altri giungeranno a compiere la loro missione».*

Cinque anni dopo il comandante Samson, partito con trentaquattro aeroplani, arrivò di giorno, sotto il fuoco nemico, [e rientrò] con trentatré in patria; nessun Zeppelin si sarebbe azzardato a compiere una tale azione, o, se vi si fosse azzardato, la sua carcassa galleggerebbe ora nel mare del Nord.

*Il Daily Mail* dice che il *raid* ha una grande valore morale perché ricorda ai tedeschi che gli inglesi possono vantarsi di possedere il dominio dell'aria, malgrado tutto il chiasso che è stato fatto intorno agli Zeppelin; il *raid* ricorderà inoltre alle città tedesche del Reno che il braccio degli aviatori inglesi è lungo e potrebbe restituire la pariglia agli Zeppelin se vi fosse uno scopo più utile e meno crudele di quello di uccidere dei bambini, come avvenne a Norfolk.

E gli aviatori inglesi e francesi lo troveranno questo scopo più utile e sarà quello di andare a distruggere, nei loro stessi *bangars*, le cose gonfiate che, rose dalla loro impotenza, non ne escono che di soppiatto e per compiere atti tanto crudeli come inutili.

Va anche notato che, nonostante tutta la loro



preparazione, i mezzi aerei tipo tedesco si sono mostrati deficienti rispetto a quelli degli alleati, indipendentemente dagli Zeppelin, in quanto che, in generale, avviene che gli aeroplani tedeschi difficilmente accettano il combattere e quando il combattimento è loro imposto hanno la peggio. L'arma dell'aria, nata in Francia, non aveva avuto ancora tempo di acclimatarsi nell'Impero; ancora non perfetta richiedeva più genialità che pazienza e metodo; fragile e leggiera mal si adattò alla pesante *Kultur* tedesca.

Il raid della grossa squadriglia del comandante Samson non resterà, certo, un atto isolato; esso rappresenta il principio di nuove azioni dell'arma dell'aria a scopo offensivo. Fino ad oggi abbiamo assistito ad azioni offensive dall'aeroplano svolte da uno, due, pochi apparecchi; tali azioni non potevano, evidentemente, avere un effetto di qualche entità, come non potrebbe avere un grande effetto un solo cannone. Ma noi vedremo presto l'impiego delle grosse squadriglie di una cinquantina di apparecchi, ed, allora, le cose muteranno alquanto di aspetto. Cinquanta aeroplani, che portino ognuno un centinaio di chilogrammi di esplosivo, rappresentano, nel loro complesso, circa cinque tonnellate di esplosivo che può cadere, da un momento all'altro, su di un grande centro ferroviario, su di un arsenale, su di una piazza forte, su di un convoglio in marcia, su di un quartier generale, ecc., cogli effetti che ognuno può immaginare. Senza contare che, nonostante le teorie dei dirigibilisti, l'aereoplano può, già oggi, ingigantirsi ed essere capace di portare, non cento chilogrammi di esplosivo, ma anche cinquecento, ed anche mille. Cinquanta aereoplani, capaci ognuno di mille chilogrammi di esplosivo, rappresentano il pericolo imminente di una pioggia di cinquanta tonnellate di materiale dirompente; pioggia che può ripetersi anche per alcuni giorni di seguito, e contro la quale non vi è difesa da terra, come lo ha dimostrato il fuoco tedesco sulle squadriglie del comandante Samson, fuoco che non è riuscito ad abbattere un solo aereoplano nemico.

«Il più importante risultato del raid - dice il *Daily News* - è la dimostrazione che, contro gli aereoplani, gli attuali mezzi di difesa da terra sono di troppo scarsa efficacia, così che è necessario opporsi agli aerei, non dalla terra, ma nell'aria stessa». Questo importante risultato, come lo chiama il *Daily News*, non è che la conferma di una verità che risultava chiara e lampante anche prima del

raid. Battaglioni contro battaglioni, navi contro navi, aerei contro aerei, dice la logica delle cose; spostando i termini della logica si cade nell'assurdo.

Aspettare col fucile in mano un aereo fino a che passi a tiro è assurdo, come sarebbe assurdo l'aspettare col cannone, sulla riva del mare, che passi a tiro la nave; bisogna andare a prendere l'uno nell'aria, l'altra nell'acqua. I *Taube* cessarono di visitare Parigi quando Parigi ebbe i suoi difensori nell'aria; finché rimasero sui tetti, i *Taube* svolazzarono incolumi.

Di qui la necessità di combattere nell'aria e di vincere nell'aria.

Sempre cinque anni fa scrivevamo:

*«... gli aerei costituenti la flotta dovranno, essenzialmente ed anzi tutto, presentare caratteri di combattività nell'aria, qualità offensive e difensive contro aerei...»*

*Definire un aereo come un mezzo di ricognizione terrestre o marittimo, è un errore, perché presuppone ed ammette che il nemico non sappia, anche lui, sollevarsi da terra. Ogni e qualunque mezzo aereo guerresco deve essere capace di combattere con la possibilità di vincere, perché nessuna altra operazione gli sarà concessa prima della vittoria. Per quanto riguarda l'aeronavigazione, è poi necessario considerare che, fino a due anni fa, l'aeroplano era semplicemente un giocattolo e che solo il dirigibile esisteva come mezzo possibile di mantenersi in aria; non vi è quindi nessuna meraviglia che tutte le nazioni civili posseggano dei dirigibili; la meraviglia potrebbe invece nascere ora se, dopo l'affermazione di presa di possesso del dominio dell'aria compiuta dal più pesante, le medesime nazioni civili continuassero a costruire dirigibili, in virtù semplicemente della legge d'inerzia».*

E scrivevano ancora, al termine di una lunga dimostrazione:

*«E ci stimeremo perfettamente soddisfatti se saremo riusciti a convincere di queste, per noi, assolutamente verità».*

*1° L'aeronavigazione produrrà inevitabilmente la guerra aerea nel suo più largo significato.*

*2° All'idea della guerra aerea bisogna abituarci fin d'ora.*

*3° L'aeroplano è, oggi, l'unico apparecchio che prometta - e lo promette a breve scadenza - una completa risoluzione del problema del volo; ed è, perciò, l'unico apparecchio che si presenti adatto alla guerra aerea.*

*4° La guerra aerea coinvolge, oltre alla risoluzione del problema tecnico del mezzo aereo adatto, la risoluzione di una grande quantità di problemi di preparazione, organamento, impiego, ecc., delle forze aeree, e cioè richiede la creazione, ex novo, di una terza parte dell'arte della guerra, quella appunto che potrà definirsi: l'arte della guerra aerea.*

*L'ora che attraversiamo segna un momento storico di una importanza eccezionale; sta svolgendosi*

*un nuovo fenomeno nella storia dell'umanità. A noi sarebbe impossibile determinare con precisione quando incominciò la lotta sulla terra e quella sull'acqua; ai posteri l'inizio della guerra aerea sarà perfettamente e chiaramente definito; e noi a questo inizio avremo assistito ed a questo inizio avremo cooperato.*

*E sarebbe davvero curioso che non ce ne fossimo neppure accorti".*

*E purtroppo ...*

**11/74.**

**La trebbiatrice, 21 febbraio 1915, p. 3.**

La costanza tedesca è stata giustamente premiata. L'offensiva svolta dalle truppe imperiali nella Prussia orientale è stata coronata dal successo ed un'altra volta ancora i russi sono stati costretti a retrocedere.

I cortesi lettori si ricorderanno che, in uno dei nostri ultimi articoli, noi avevamo previsto precisamente il contrario; i fatti si sono incaricati di darci immediatamente torto, e bene ci sta; noi abbiamo commesso una vera imprudenza lasciandoci indurre a fare delle previsioni su di un'azione di dettaglio della grande guerra, senza preoccuparci di conoscere il dettaglio degli elementi in lotta. Ora ciò, e l'avevamo detto tante volte, è un errore dal quale non ci dovevamo lasciar attirare così leggermente.

Se è possibile, basandosi su dati e considerazioni di insieme, arguire, con qualche fondamento, sull'andamento generale di un fenomeno, non è assolutamente possibile, sugli stessi dati e sulle stesse considerazioni, trarre qualsiasi deduzione di dettaglio.

Abbiamo quindi sbagliato, lo riconosciamo candidamente, e speriamo che gli amici lettori vogliano tener conto di questa «nostra culpa» che abbiamo pubblicamente recitato.

L'esercito tedesco aveva battuto e ribattuto in direzione di Varsavia, ma quivi aveva trovato la porta ermeticamente chiusa. La situazione generale, alquanto incerta, richiedeva qualche atto che valesse a rinsaldare la fede nella vittoria, se non prossima, almeno lontana, e venne battuto nella Prussia orientale; quivi la porta fu trovata meno saldamente chiusa ed il battente fu respinto con violenza; Berlino poté nuovamente pavesarsi di bandiere, i comunicati ufficiali furono in grado di numerare e di enumerare il bottino con qualche

larghezza e all'Imperatore fu concesso di telegrafare.

Evidentemente un'azione fortunata, qualunque essa sia, può sempre coordinarsi utilmente ai fini della guerra e quindi l'attuale azione, felicemente svoltasi nella Prussia orientale, non può, in linea assoluta, che essere vantaggiosa all'Impero. Tuttavia, circa la sua portata effettiva, dobbiamo evitare le esagerazioni e lasciare queste alle svariate *Zeitung*, di ciò specialmente incaricate.

L'effetto reale dell'offensiva tedesca nella Prussia orientale non eccede il limite del successo apparente. L'indietreggiamento russo non significa affatto l'avvolgimento dell'ala destra del grandioso esercito che si estende per centinaia di chilometri, attraverso la Polonia, la Galizia e la Bucovina; come l'avanzata austro-tedesca in Bucovina non significa affatto l'avvolgimento dell'ala sinistra dello stesso esercito.

Tanto l'una quanto l'altra sono azioni singolari e di dettaglio, per quanto si voglia grande, che non perturbano affatto, nelle sue linee generali e grandiose, lo stato complessivo delle cose. Non si avvolge un esercito che presenta un fronte di oltre cinquecento chilometri, facendone indietreggiare le ali di qualche chilometro.

Un po' più in qua, un po' più in là, l'esercito russo continua la sua funzione, che è stata ben definita da un giornale francese simile all'opera della trebbiatrice.

L'esercito russo ha delle grandi qualità, ma di qualcuna difetta alquanto; esso è ottimo nell'attitudine difensiva, meno valido in quella offensiva. Certo che se le parti fossero invertite e cioè se al posto dei russi fossero i tedeschi e viceversa, noi avremmo visto a quest'ora l'esercito russo (se formato da tedeschi) procedere avanti come un

immenso rullo schiacciante l'esercito austro-tedesco (se formato da russi). Ma gli uomini e le cose bisogna prenderli quali sono e perciò noi vediamo l'esercito russo, formato da russi, in certi momenti compiere atti veramente, geniali, in certi altri atti che non si spiegano facilmente, ma in complesso apparire come imbarazzato a muovere e progredire.

Quindi non rullo schiacciante, ma trebbiatrice che lavora da ferma ed anche indietreggiando.

La guerra nella quale si sono impegnati i due Imperi centrali assume sempre più il suo vero carattere di guerra di esaurimento, carattere che, forse, il grande stato maggiore non pensò mai che potesse assumere e che sventa i piani meglio combinati ed annulla man mano gli effetti della laboriosa e meticolosa preparazione.

Ad ovest il generalissimo Joffre col collega French provvedono al sistematico rosicchiamento; ad est il granduca Nicola provvede alla trebbiatura, mentre sempre più difficile riesce agli Imperi centrali di rifornirsi dal di fuori e di colmare le deficienze prodotte dal lungo logoramento.

Tale è lo stato complesso della situazione che non sembra possa venire risolta con una bella battaglia decisiva, perché si è andato formando quell'equilibrio delle forze che determina appunto la immobilità delle situazioni. Tale immobilità non va certo presa nel senso assoluto, poiché, come si è ripetutamente verificato, possono sempre avvenire delle oscillazioni più o meno larghe, ma molto difficilmente tanto larghe da influire su tutta la grande linea della battaglia che è diventata stazionaria ed appare riassumere in sé tutta la guerra.

La lunghezza stessa delle linee di battaglia favorisce, in un certo modo, queste piccole oscillazioni, in quanto che, per quanto gli eserciti siano grandiosi, non possono presidiare tutta la linea loro assegnata in modo ugualmente forte. Così un esercito quale è il tedesco, animato da un ardito spirito offensivo, bisognoso del successo, anche se in un certo modo illusorio, può trovare facilmente le occasioni propizie, specialmente quando la sua organizzazione ferroviaria gli permette rapidi spostamenti di forze da un punto all'altro del teatro delle operazioni. Ma queste forze, che fanno un poco il giuoco di quelle comparse che, nei cortei dei teatri, passano e ripassano dinanzi al pubblico per apparire numerose, finiscono per essere sempre le stesse, ed ora combattendo nelle Fiandre, ora in

Galizia, più tardi in Alsazia e più tardi ancora nella Prussia orientale, finiscono naturalmente per esaurirsi. Così noi abbiamo visto che l'offensiva tedesca in Polonia venne essenzialmente compiuta da quattro corpi d'armata di nuova formazione, costituiti, nella maggior parte, con reclute sommariamente istruite.

Quattro corpi d'armata in una regione così vasta come la Prussia orientale non potevano ottenere un successo maggiore di quello che ottennero, successo già grande ed arrecante molto onore alle nuove formazioni tedesche; l'offensiva non poteva procedere oltre un certo limite, arrestandosi fine a sé stessa: atto offensivo, non manovra; o tutto al più manovra politica, non militare. Di fronte ad una tale offensiva la trebbiatrice russa ha retroceduto trebbiando. È questa perdita continua ed incessante di uomini e di materiali di fronte ad un nemico, il quale possiede riserve inesauribili di uomini e di materiali, che conduce a considerare le parziali vittorie austro-tedesche un poco come le vittorie di Pirro, e che mette gli Imperi centrali nella triste condizioni di Laocoonte e dei suoi figli, stretti nelle spire dei serpenti molli che cedono e si flettono passivamente sotto gli sforzi, ma che si avvinghiano sempre più fermamente ai corpi che vanno perdendo il loro vigore nel continuo divincolarsi. I russi respinti si rinforzeranno e si riprenderanno. È questa una magnifica qualità di quell'esercito che non conosce lo scoraggiamento e che, ritirandosi, acquista sempre nuova forza. Basta leggere i comunicati da Pietrogrado per scorgere con quale tranquilla serenità essi parlino degli scacchi subiti; lo stile dei comunicati russi non varia tanto se tratti di vittoria che di sconfitta; una tale serenità non può dipendere che dalla placida coscienza della propria forza abituata, per lunga tradizione, a subire rovesci, a piegarsi, a flettersi, ma sicura di non poter venire spezzata.

Del resto dobbiamo dire che il successo tedesco nella Prussia orientale ci ha fatto quasi piacere, perché ha esso un po' di balsamo nel cuore dei turchi, i quali, da qualche tempo, dopo le vittorie nel Caucaso e nel Canale, non avevano più avuto l'occasione di darsi alla pazza gioia e di rivolgere laudi a Maometto: il successo tedesco ha permesso loro, se non altro, di festeggiare e di laudare quel vecchio Dio di cui se Maometto non è Profeta è almeno non indegno ministro.



11/75.

**La forza delle nazioni, 24 febbraio 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 265.*

(N.d.C.)

Lo stato maggiore russo ha, colla sua solita precisione e concisione, esposto la storia della recente azione nella Prussia orientale. Valendosi del loro sistema perfezionato di linee ferroviarie, i tedeschi hanno, fra gli ultimi giorni di gennaio e la prima decade di febbraio, concentrato nella Prussia orientale forze fresche raccolte nell'interno della Germania e forze che avevano già combattuto sulle fronti della Bzura e della Rawka, e con tali forze riunite hanno fatto impeto contro l'esercito russo che aveva invaso il territorio della Prussia orientale.

Di fronte alla superiorità delle forze tedesche il Comando russo decise di far ripiegare il proprio esercito verso la frontiera e di là del Niemen, poiché mancava il tempo di raccogliere su quel fronte altre forze russe in modo da offrire una efficace resistenza.

Ma il movimento retrogrado venne fortemente premuto dai tedeschi, i quali cercavano di avvolgere l'ala destra dell'esercito russo; il corpo costituente l'estrema ala destra di tale esercito fu costretto a retrocedere molto rapidamente, talché venne a scoprire la destra del corpo vicino, che si trovò in posizione difficilissima; il comunicato russo, senza ambagi, dichiara che, di tale corpo, soltanto distaccamenti separati riuscirono a sfuggire.

Gli altri corpi della decima armata poterono ripiegare, tenendo testa al nemico, attraverso alle gravissime difficoltà presentate dalle strade coperte di neve, fino a disimpegnarsi dall'inseguimento, e ad occupare posizioni di difesa prestabilite.

Il comunicato russo conferma chiaramente, e con grande sincerità, la vittoria tedesca, la quale fu dovuta all'aver potuto i tedeschi raccogliere in una zona del fronte una massa di forze capace di fornire loro al superiorità necessaria per sopraffare la linea nemica.

Questo esempio pratico ci fornisce chiaramente la dimostrazione dell'enorme differenza che corre fra la presente guerra e le guerre passate.

Altra volta abbiamo detto che questa differenza consiste tutta nella misura del tempo e dello spazio. La guerra in sé non ha cambiato, sono semplicemente cambiate le proporzioni.

La manovra eseguita dai tedeschi, nella circostanza

che consideriamo è, nelle sue linee generali, la manovra più semplice che si conosca. Rinforzare una parte del proprio fronte, evitando che l'avversario possa fare altrettanto, per battere la parte di fronte nemica che si oppone.

Con gli eserciti delle guerre precedenti, tutta questa manovra si poteva compiere, diremmo quasi, con una marcia ed in una giornata; cogli eserciti attuali, invece, occorrono due settimane di movimento ferroviario e due settimane di combattimento.

Con gli eserciti delle guerre passate il ripiegamento di una ala avrebbe prodotto il ripiegamento di tutta la linea; oggi il ripiegamento dell'ala destra dell'esercito russo, forse non è neppure conosciuto dal resto della linea russa.

In una qualunque delle battaglie delle guerre passate, una vittoria, simile a quella che i tedeschi hanno ottenuto nella Prussia orientale, avrebbe determinato una vittoria completa sull'esercito russo; oggi non rappresenta che una vittoria parziale.

Questo allargamento del tempo e dello spazio mentre, come abbiamo detto, lascia alla guerra tutti i suoi caratteri generali, modifica grandemente la portata dei risultati che vengono ottenuti dagli atti guerreschi e ciò perché, mentre si è verificato un notevolissimo allargamento del tempo e dello spazio, l'uomo è rimasto sempre lo stesso, la stessa è rimasta la sua capacità di spostamento sul campo di battaglia, è identica la sua forza di resistenza. Per ottenere un risultato tattico di una certa importanza, una volta, era sufficiente che un corpo si potesse spostare di dieci o di venti chilometri; per ottenere un risultato analogo, oggi, è necessario che una grossa massa di uomini possa spostarsi di cento o duecento chilometri. Ma perché ciò sia possibile è necessario che passino dei giorni e durante questo tempo le energie dei vincitori si fiaccano od i cuori dei vinti si rinsaldano.

Le lunghissime linee delle battaglie odierne presentano un andamento capriccioso, con salienti e rientranti, che nelle battaglie passate sarebbero riusciti addirittura inconcepibili; gli eserciti nemici, una volta venuti a contatto, sembra che non possano più staccarsi l'uno dall'altro, e non fanno che corrodersi a vicenda.

I tedeschi, più ligi ai dettami della scienza pura, ogni tanto tentano qualche azione ispirata ai concetti dominanti nelle guerre passate, ottengono qualche



risultato, ma effimero e che si perde nell'insieme generale dell'economia della guerra.

Tutto ciò rappresenta sugli scacchieri delle operazioni il riverbero del fenomeno complesso della lotta attuale fra le nazioni. Oggi, ripetiamolo ancora una volta, non sono gli eserciti che si battono, ma le nazioni che mettono in campo tutte le loro forze e tutte le loro risorse, per una lotta terribile nella quale si giuoca la loro stessa esistenza. In una simile lotta non è possibile che la vittoria arrida all'uno piuttosto che all'altro unicamente perché l'uno, oppure l'altro, dei comandanti in capo ha un'idea geniale; la vittoria deve necessariamente arridere alla nazione che mette dalla sua il maggior peso di forze, di risorse, di costanza e di ferma, incrollabile, volontà.

L'esercito che combatte non è che l'esponente della nazione e di tutte le sue forze vive; dietro le linee dei combattenti tutta la nazione deve concorrere alla guerra, dimentica di ogni altra idea che non sia la guerra, priva d'ogni altra idea che non

sia vincere; tutta una, tutta stretta al suo esercito in una sola fede, in un solo pensiero, concorde e disciplinata, esercito essa stessa, pronta a qualunque abnegazione, disposta a qualsiasi sacrificio nel supremo interesse comune.

Chi può dire l'enorme somma di forze che può gettare in campo una nazione tutta compresa nell'idea che la guerra tutta la involge e tutto le chiede? Chi può dire l'enorme forza di resistenza che può presentare una nazione che, salda nel suo volere e pronta a tutto, non s'accascia sotto il colpo che può ferirla, come non si esalta per il colpo col quale ha ferito? Serenamente, come il soldato, il cittadino deve saper soffrire, tacendo, e se occorre, tacendo, sacrificarsi; il campo di battaglia si allarga dietro gli eserciti fino agli estremi confini delle nazioni in guerra; ognuno può e deve portare il suo contributo alla vittoria, che non si conquista se non colla collaborazione unanime e concorde di tutte le forze, di tutte le energie e di tutte le intelligenze dell'intera nazione, tesa tutta allo scopo supremo.

11/76.

**La vana minaccia, 25 febbraio 1915, p. 3.**

Le prime giornate di blocco contro l'Inghilterra sono passate senza gravi incidenti e, specialmente, senza gravi danni per l'Inghilterra. Dal mattino si giudica il giorno, e ciò è tanto più vero in questa circostanza, in quanto che la Germania aveva tutto l'interesse di esplicitare immediatamente, alla data così ampollosamente annunciata, un'azione veramente efficace e, per conseguenza, terrorizzante specialmente sul commercio neutrale.

Per ottenere un tale effetto, nel giorno 18 febbraio, avrebbero dovuto essere affondate almeno una dozzina di navi mercantili, di tutte le bandiere, senza riguardo alcuno né alle cose né alle persone, ed un'altra dozzina almeno di navi mercantili inglesi. Ripetendo questo giuoco per tre o quattro giorni, l'effetto terrorizzante sarebbe stato tale da includere nei navigatori una saggia prudenza concretantesi in una prudente astensione, ed avrebbe permesso ai sottomarini tedeschi di prendersi un meritato riposo insieme ad un adeguato carico di croci di ferro. Ma invece, come era da prevedersi, la montagna ha partorito il topo. Qualche nave è stata affondata, è vero, ma con più danno per la Germania che per l'Inghilterra; il *Belridge* norvegese e trasportante petrolio americano per l'Olanda; la carboniera *Reyin* pure norvegese; il vapore

americano *Evelyn*; i sommergibili tedeschi non hanno avuto fortuna nel loro giuoco a mosca cieca; tutti i loro colpi, peggio che cadere nel vuoto, sono ricaduti su loro stessi.

Viceversa i tedeschi hanno perduto due *Zeppelin*, il che non ha grande importanza materiale, ma molta morale in quanto che dimostra sempre più, agli illusi tedeschi, che queste grosse areonavi non hanno alcun valore pratico, e ciò rappresenta una grande velusione, ed hanno perduto anche un sottomarino affondato da una nave da guerra francese.

Se si tirano le somme, tenendo conto di tutto, sembra si possa concludere che il minacciato blocco non meritava l'onore di essere diretto personalmente dall'Imperatore, come è stato affermato per dimostrare l'importanza capitale che ad esso si dava.

La minaccia era gravissima; niente meno che quella di affamare l'Inghilterra; era una minaccia che esorbitava da quella guerra a colpi di spillo alla quale aveva accennato il grande ammiraglio von Tirpitz; con dei colpi di spillo si può talvolta dar noia all'avversario; non lo si può uccidere, ed il minacciare seriamente qualcuno con uno o più spilli non può essere preso completamente sul serio.

Prima di tutto se i tedeschi avessero potuto far veramente qualche cosa contro gli alleati per mezzo dei sottomarini, non avrebbero atteso tanto tempo; fra l'Inghilterra e la Francia, dal principio della guerra al 18 febbraio, debbono aver transitato numerosissimi piroscafi carichi di armi e di armati, contro i quali i tedeschi avrebbero avuto il più pieno diritto di agire in qualunque modo; come mai li lasciarono sempre transitare così tranquillamente? Non per un esagerato spirito di umanità, perché dunque?

Certo in questi sette mesi di guerra la Germania può avere ultimato alcuni sottomarini già in costruzione, ma ciò molto probabilmente, non deve aver prodotto altro risultato se non quello di mantenere, presso a poco, inalterato il loro numero complessivo, i nuovi compensando quelli perduti.

In definitiva, all'atto pratico, questo ultimo atto di guerra rappresenta per la Germania una disfatta morale in quanto che le apporterà maggiori danni che vantaggi; è stato un atto più che altro imprudente perché non completamente ponderato, come la maggior parte degli atti di carattere più politico che militare compiuti dalla Germania. Si dice, quando si tratta di un affare delicato, che bisogna aver politica; ora mai come nella politica bisogna usare la medesima, che, alla fine dei conti, non significa altro se non il modo di trattare le nazioni fra le quali si vive.

Per vedere la differenza dei sistemi, basta considerare l'azione dell'Inghilterra nelle presenti circostanze. Minacciata così gravemente, almeno a parole, l'Inghilterra ha conservato tutta la sua calma e la sua serenità, e, per quanto certamente pensi a rappresaglie contro l'avversaria, ancora non ne ha messe in atto alcuna. Perché? Perché sta trattando in proposito colle Potenze alleate, e specialmente colle neutrali, per trovare i modi e le forme delle rappresaglie da usare contro la Germania, forme e modi che debbono, per quanto è possibile, evitare danni non necessari e perdite alle nazioni non belligeranti. L'Inghilterra sa tutto il valore della cortesia e dei buoni modi e conosce tutta la convenienza di non crearsi un ambiente ostile, neppure fra le piccole Potenze, così che tratta colla massima considerazione le nazioni neutre prossime alla Germania, per quanto non militarmente forti; e dimostra loro una maggior premura quanto più esse, come l'Olanda e la Norvegia, soffrono nella presente situazione, i danni più gravi.

Mentre da una parte la Germania minaccia indistintamente nemici e neutri collo specioso motivo che

l'Inghilterra ostacola il suo approvvigionamento, dimenticando che l'estero provvede di già al mantenimento delle popolazioni sui territori invasi, l'Inghilterra si dimostra altamente preoccupata di conciliare le esigenze della guerra marittima cogli interessi dei neutri.

Credere seriamente che l'Inghilterra faccia tutti questi complimenti unicamente per gentilezza d'animo, sarebbe alquanto ingenuo; evidentemente tutti questi complimenti sono fatti nel suo proprio interesse, ed è perfettamente logico che l'Inghilterra si dimostri tanto più cortese e tanto più gentile quanto più osserva che la ruvidezza dell'avversario allontana da questo ogni simpatia.

Come dicevamo l'altro giorno l'opinione pubblica è il grande calmiera che si impone anche alle più sfrenate esigenze della guerra; uno dei massimi torti della Germania è quello di non averlo mai voluto riconoscere, forse in causa della sua grande alterigia, forse in causa di un esagerato concetto della propria potenza.

Certo l'Inghilterra nella sua calma prepara qualche brutta sorpresa per l'avversaria, sorpresa che non si arresterà alla pura e semplice minaccia.

La Germania ha dimostrato troppo il suo punto debole, perché l'avversaria più acerrima non intenda fare tutti suoi sforzi per colpire precisamente là dove alla nemica duole, tanto più oggi, quando la Germania colla sua improntitudine gliene ha offerto il destro. Troppo chiaramente la Germania ha dichiarato che non voleva essere affamata, perché l'Inghilterra non cerchi ogni mezzo per affamarla, tanto più che questo mezzo sarebbe l'unico per far cessare presto la guerra, col minimo dispendio e l'utile maggiore.

Lo stato d'isolamento quasi completo degli Imperi centrali, e che può divenire completo da un momento all'altro, permette di fare delle ipotesi sulla durata della guerra, ammesso che questa sia, come ne ha tutta l'apparenza, una guerra di esaurimento.

O gli Imperi centrali hanno viveri sufficienti per giungere al nuovo raccolto o non ne hanno. In questa seconda ipotesi la guerra durerà fino all'esaurimento delle attuali provviste, e cioè fino a giugno o luglio; nella prima delle ipotesi, e cioè che i viveri siano sufficienti sino al prossimo raccolto, la guerra durerà fino verso la fine dell'anno corrente od il principio del 1916, ossia fino a quando non sarà esaurito il prossimo raccolto.

A meno di circostanze eccezionali ed imprevedibili, la forza di resistenza delle nazioni in lotta è

tale che non si può supporre l'esaurimento completo di alcune di esse in breve tempo; l'esaurimento in qualche mese non può essere determinato che dalla carestia, e questa non minaccia che gli Imperi centrali.

Tale minaccia, se può essere scongiurata ora, non lo sarà più dopo il prossimo raccolto, in quanto che questo, date le condizioni nelle quali i due Imperi si trovano, non potrà essere abbondante e difficilmente tale da soddisfare ai bisogni oltre sei o sette mesi.

Di fronte ad uno stato tale di cose non vi è per le Potenze dell'Intesa che da aver pazienza; se anche

i russi e gli anglo-francesi dovessero indietreggiare, il che non è del tutto probabile, basta che mantengano chiusa la cinta e distruggano le risorse piuttosto che abbandonarle al nemico.

Se una volta poteva dirsi che il tempo era il miglior amico dell'Intesa, oggi si può dire che al tempo si è unita la fame, che si avvanza lentamente, ma inesorabilmente.

Lentamente ma inesorabilmente, finché contro un così terribile nemico i tedeschi non potranno opporre che minacce, sottomarini e dirigibili; tutti mezzi che oramai si può dire che siano passati completamente di moda.

11/77.

**Errore di principio, 26 febbraio 1915, p. 4.**

*Terzo attacco contro i dirigibili tedeschi.*

(N.d.C.)

In un libro intitolato: «Le spie tedesche in Inghilterra», pubblicato in questi giorni a Londra, M. William Le Queu riporta il testo di un discorso che sarebbe stato pronunciato dall'Imperatore in un Consiglio segreto tenuto a Potsdam nel giugno 1908, qualche tempo dopo alcune prove riuscite di *Zeppelin*.

A tale Consiglio, dice il William Le Queu, il Kaiser apparve pallido ma determinato e risoluto, affaticato e nervoso, e parlò con una voce che da principio era appena distinta e difficilmente intesa dai rappresentanti degli Stati confederati e dalle alte autorità militari che si trovavano presenti; tale discorso non era destinato alla pubblicità, pure, dicesi che il War Office ne avesse conoscenza nello stesso anno 1908.

Fra l'altro il discorso del Kaiser conteneva queste frasi:

«Noi possediamo oggi la meravigliosa invenzione che S.E. il conte Zeppelin è stato capace, colla grazia del Signore, di realizzare per la salvaguardia e la gloria della nostra patria bene amata. Con tale invenzione Dio ha posto nelle mie mani i mezzi per far uscire la Germania dai suoi imbarazzi e per rendere, una volta per tutte, veramente profetiche le parole del nostro grande poeta: *La Germania al di sopra di tutto*.

Sì, o signori; la Germania al di sopra di tutte le nazioni del mondo, la prima Potenza sulla terra, sia nel tempo di pace che nel tempo di guerra; tale è il posto che Dio mi ha ordinato di conquistare per

la patria nostra; e su ciò la mia decisione è incrollabile.

La nostra preparazione è giunta al punto che una sola parola sarà sufficiente per far sorgere un'armata tedesca di una forza tale da essere capace di tener testa a tutte le armate che l'Inghilterra ci può opporre.

È ancora prematuro il fissare la data esatta del gran colpo, ma tengo a dirvi questo: noi batteremo il nostro colpo non appena io avrò a mia disposizione una flotta sufficientemente potente di *Zeppelin*. Ho dato ordini per la costruzione rapida di nuovi dirigibili del tipo *Zeppelin* migliorato, e, quando saranno pronti, noi distruggeremo le flotte inglesi nel mare del Nord, nel passo di Calais e nell'Atlantico; dopo di ciò nulla sulla terra c'impedirà di sbarcare le nostre truppe sul suolo inglese e nulla potrà arrestare la loro marcia trionfale su Londra. Voi vorreste sapere come avverrà lo scoppio delle ostilità; io posso a questo riguardo fare la seguente dichiarazione: noi non dovremo cercare molto lontano una giusta ragione per fare la guerra.

Ci abbisogna schiacciare la Francia e l'Inghilterra; questa guerra sarà corta, violenta, decisiva. Dopo la distruzione della flotta inglese ottenuta coi nostri *Zeppelin*, noi non incontreremo alcuna seria resistenza nelle isole britanniche, e noi potremo allora penetrare, colle nostre maggiori forze fino al cuore della Francia».

Abbiamo riportato le frasi che precedono, per quanto non si possa prestare una completa fede nelle notizie riportate da M. William Le Queu, perché, se pure il Kaiser non ha mai pronunciato quel discorso, è molto probabile che ciò che in quel



discorso è detto sia stato, se non pronunziato, almeno pensato.

Certo è che vi fu un periodo di tempo nel quale la Germania, anche nelle sue sfere ufficiali e dirigenti, ritenne di possedere nei *Zeppelin* un mezzo di guerra straordinariamente efficace e capace di fornire una superiorità aerea tale da poter almeno compensare la superiorità navale inglese. Basta ricordare la fede e la costanza colla quale i tedeschi, profondendo i milioni di marchi, permisero al conte Zeppelin di continuare il suo lavoro, interrotto spesso dalle successive distruzioni delle sue aeronavi.

Nel 1908 si parlava appena degli aereoplani; il conte Zeppelin che, come qualsiasi inventore, deve essere un entusiasta delle sue invenzioni, dopo le prove riuscite deve essere montato a cavallo della più sbrigliata fantasia e, molto facilmente, può aver indotto il Kaiser, non abbastanza competente per giudicare e facile a giudicare bene dei prodotti della Kultur tedesca, idee alquanto esagerate sul valore delle sue aeronavi.

In tale ordine d'idee è molto facile impressionare chi non ha sotto gli occhi tutti i dati del problema. Se noi dicessimo al nostro lettore che un dirigibile del tipo *Zeppelin* può portare alcune bombe del peso ciascuna di tre a seicento chili; che può recarsi su di un porto nemico entro il quale sia ancorata la flotta avversaria; che può lasciar cadere le sue bombe sulla flotta nemica: che queste bombe possono colpire una nave e che colpendola possono affondarla; il nostro lettore potrebbe concludere che lo *Zeppelin* sia un'arma terribile; ma, concludendo in tal senso, commetterebbe un errore madornale, come commetterebbe un errore madornale se immaginasse di arricchire giuocando al lotto, unicamente perché tutti i numeri possono uscire dall'urna.

Ora le probabilità di affondare, con uno *Zeppelin*, una nave da guerra avversaria sono appunto dello stesso ordine di grandezza di quello di vincere un terno al lotto; ma quanti sono coloro i quali hanno una precisa idea delle probabilità di vincere un terno? Per somma fortuna del Governo sono ben pochi, eppure il lotto è, al confronto degli *Zeppelin*, una ben antica e popolare istituzione, e molto semplice è il calcolo della probabilità che determina matematicamente le possibilità probabili.

Bisogna quindi figurarsi come deve riuscire difficile, per chi non conosca abbastanza a fondo la questione, il formarsi una idea precisa e concreta del valore reale di un mezzo, quale i dirigibili, sui

quali gli stessi costruttori hanno sempre coltivato le più rosee ed impossibili speranze; qualche anno fa, in una pubblica conferenza in un teatro del Veneto, non fu fatta balenare l'idea di arrestare addirittura una invasione nemica mediante l'impiego di dirigibili?

Perciò nulla d'improbabile a che il Kaiser abbia prestato fede alle più grandi speranze enunciate dal conte Zeppelin, tanto più che esse collimavano col suo più intimo desiderio: quello di battere l'Inghilterra, la nemica con la quale, o presto o tardi, avrebbe trovarsi di fronte.

Tuttavia dal 1908 al 1914 le speranze del Kaiser si debbono essere andate affievolendo e la sua fede intiepidendo, perché i promessi perfezionamenti del conte Zeppelin tardavano a concretarsi; certo, nel corso della guerra, il Kaiser deve essere stato molto deluso sentendo affermare, dallo stesso conte Zeppelin, che i dirigibili si trovano ancora sulla soglia delle possibilità.

I giornali tedeschi riportano la dolorosa impressione subita dalla perdita di due dirigibili, perdita avvenuta nel primo giorno di blocco; e tale dolorosa impressione è molto naturale, dopo le speranze che erano state così amorosamente coltivate.

Tali delusioni non dovrebbero avverarsi. Finita la guerra sorgeranno delle tribù di critici postumi che propagheranno gli insegnamenti della grande guerra europea. Fra tali insegnamenti vi sarà certamente il seguente: - Il dirigibile non è un mezzo di guerra. Ora questo non è affatto un insegnamento fornito dalla guerra, ma è semplicemente la constatazione patente di un errore che doveva essere riconosciuto prima ancora che la guerra scoppiasse, e tale errore sarebbe stato certamente riconosciuto se il mezzo «dirigibile» fosse stato esattamente conosciuto prima della guerra.

Se lo stato maggiore tedesco, pure così previdente per tutto il resto, si fosse dato la pena di esaminare un poco da vicino gli *Zeppelin*, di rendersi un esatto conto del loro modo di funzionare, di formarsi un criterio esatto sul modo più efficace di impiego, avrebbe molto tempo prima che la guerra scoppiasse, compresa tutta la grandiosa inutilità delle voluminose aereonavi, ed avrebbe pregato il conte di dedicarsi ad altre meno costose e meno illusorie occupazioni, perché anche in Germania un marco vale un marco, ed i marchi sono più rari che non i fiori di luppulo.

Invece lo stato maggiore tedesco lasciò gli *Zeppelin* a Zeppelin, il quale, nella sua aereonave, vide solo l'apparecchio da volo, non l'arma da guerra; così



avvenne che, quando lo stato maggiore volle impiegarlo come arma da guerra, si trovò fra le mani un apparecchio da volo inadatto alla guerra. La guerra moderna impiega tutto ciò che la scienza e l'industria moderna produce; ma, perché l'impiego dei nuovi portati della scienza e dell'industria risulti efficace, è necessario che i nuovi mezzi, appena sorgono, siano immediatamente studiati da coloro cui spetta l'impiegarli, affinché in essi si formi un esatto criterio del loro effettivo valore. L'opera del tecnico e quella, diremo così, del tattico devono essere armoniche e coordinate, con l'avvertenza che l'opera del tecnico deve essere subordinato a quella del tattico, e mai questa a quella.

Il tattico, visto che il dirigibile era capace di sollevarsi nell'aria, avrebbe dovuto chiedersi a che cosa gli sarebbe potuto servire un mezzo capace di sollevarsi nell'aria, ed avrebbe dovuto imporre a quel mezzo le condizioni necessarie a diventa-

re militarmente utile; a tali condizioni il tecnico avrebbe dovuto cercare di soddisfare, e, quando fossero state soddisfatte, il mezzo sarebbe riuscito un mezzo veramente e militarmente utile.

Se lo stato maggiore tedesco avesse seguito un tale sistema logico, lo stato maggiore tedesco non avrebbe subito la delusione di sentirsi a dire, dallo stesso Zeppelin, che i dirigibili sono ancora gli inizi della loro era; non avrebbe gettato ai quattro venti dei milioni di marchi per disseminare il territorio della Germania di *bangars* costosi per dirigibili ancora sulla soglia; avrebbe certamente meglio utilizzato le somme messe dal Paese a sua disposizione per costituire la potenza aerea tedesca, non avrebbe infuso nel Paese speranze fallaci dalle quali non possono derivare che dolorose disillusioni.

Sembra strano poter cogliere in fallo il metodismo tedesco, ma è così; tutto è strano nel mondo in cui si vola.

11/78.

L'occasione, 1° marzo 1915, p. 3.

*I 15 articoli del mese si occupano delle operazioni sul fronte orientale, che Douhet continua a vedere globalmente favorevoli all'esercito russo, e nei Dardanelli, con una certa sopravvalutazione dell'azione britannica. Quasi metà degli articoli affrontano il quadro complessivo del conflitto: Douhet ormai non si aspetta più una soluzione sui campi di battaglia, ma bensì una vittoria per esaurimento di uno dei contendenti, e quindi vede nettamente favorita l'Intesa, capace di stringere la Germania in una triplice morsa, sui due fronti terrestri e per mare. La fine della guerra non è tuttavia prossima, per la magnifica prova di compattezza e sacrificio data dalla nazione tedesca, ma sul suo esito non vi sono dubbi. Da notare l'articolo del 2 sul ruolo dell'aviazione navale inglese nei Dardanelli e le grandi possibilità che si aprono all'arma aeronautica; e quello del 5, in cui Douhet compie una "incursione in Utopia", tracciando il progetto di una sorta di potere mondiale capace di impedire nuove guerre distruttive.*

*La nostra selezione salva la maggior parte di questi articoli, sacrificando soltanto quelli ripetitivi o meno incisivi. Con l'articolo del 26 si arresta la collaborazione di Douhet alla "Gazzetta del popolo" senza che siano fornite spiegazioni in merito.*

(N.d.C.)

Le flotte anglo-francesi stanno compiendo il lavoro metodico necessario per aprirsi il varco attraverso i Dardanelli, smantellando i forti armati coi materiali di rifiuto delle fabbriche d'armi tedesche, dragando le mine tedesche, ed usando i mezzi più umanitari e meno micidiali, poichè, come dicono gli stessi turchi, le vittime sono pochissime, non ostante le tonnellate di proiettili lanciati dalle corazzate.

Questo forzamento del famosissimo stretto è un'operazione marittimo-militare del più grande interesse, sia per le gravi difficoltà che essa presenta, sia per le conseguenze militari e politiche che il suo successo può apportare. L'operazione presenta molte difficoltà, ma, se l'Inghilterra vi si è accinta, bisogna pensare che essa abbia pesato tutte le difficoltà che può incontrare e ritenga poterle tutte superare. Sulle rive dello stretto, prima delle cannonate, saranno piovute le sterline, mezzo di guerra questo più civile e più mite, ma, talvolta, del più grande effetto.

Certo a Costantinopoli non deve regnare la più schietta allegria, e molti giovani o vecchi turchi debbono rimpiangere alquanto l'ibrida alleanza fra Maometto ed il vecchio Dio; Santa Sofia minaccia di cambiare padrone, ed il Governo turco di passare l'acqua.

A questo proposito pare già che vi sia qualche differenza di vedute fra la Turchia e la Germania. Quest'ultima vorrebbe che il Governo e l'esercito

turco rimanessero in Europa; la Turchia invece preferirebbe passare in Asia; un poco più lontano dal campo della zuffa.

Evidentemente alla Turchia converrebbe passare il mare e trasportarsi, armi e bagaglio, in Asia, per darsi, come un vecchio pensionato, alla coltura dei campi; ma bisogna vedere quanto potrà ancora su di essa l'influenza tedesca.

L'attacco dei Dardanelli, per parte della flotta anglo-francese, dovrebbe presentare una magnifica occasione alla flotta austriaca di uscire dalla sua inattività; evidentemente non si presenterà mai più, alla flotta austriaca, un'occasione così favorevole.

Noi non sappiamo quale sia la potenza delle flotte franco-inglesi che agiscono nel Mediterraneo; certo però, in questo periodo di tempo, una parte di esse è impegnata contro i Dardanelli. Finché durerà tale impiego la flotta austriaca avrà contro di sé un nemico minore. Questo è il momento di agire o mai. Non solo, ma, potrebbe darsi che un'azione offensiva della flotta austriaca valesse a distrarre forze anglo-francesi dalla Turchia, e questo è un buon procedimento, diremmo quasi, di rigore verso un alleato.

Noi siamo tanto di questo parere che avevamo persino supposto che l'azione contro i Dardanelli avesse lo scopo indiretto di far uscire la flotta austriaca dai suoi ricoveri fortificati.

Il non aver agito, in questi primi giorni di operazione contro i turchi, per la flotta austriaca non vuol dire che non abbia l'intenzione di agire. Può darsi che questa intenzione vi sia, ma si attende che le flotte franco-inglesi siano impegnate più a fondo. Staremo a vedere se ciò si verificherà in questo periodo di grande ed intenso interesse della grande guerra. L'azione contro i Dardanelli avrà anche effetto sull'azione turca contro il Canale di Suez. La minaccia al cuore impone di raccogliere tutte le forze, e, certo, se i turchi avessero sospettato un'azione sui Dardanelli, non avrebbero lanciato la puntata sul Canale, puntata risoltasi alquanto modestamente.

Bisogna prendere il toro per le corna; questo principio, dettato dal buon senso, è un principio infallibile di guerra che gli anglo-francesi hanno deciso molto opportunamente di applicare, nella situazione attuale, contro la Turchia, la quale sentirà il bisogno di ritrarre i tentacoli, ormai divenuti inutili, che aveva lanciato verso il Caucaso e verso il Canale.

L'azione delle flotte viene in questa guerra ad

assumere sempre più un'importanza decisiva. Nel Nord la flotta inglese mantiene virtualmente imbottigliata quella tedesca, obbligando un'intera nazione a mettersi a razione ed a sbucciare le patate dopo averle lessate; nel Sud le flotte inglese e francese mantengono virtualmente imbottigliata la flotta austriaca, e, forzando gli stretti, mettono a repentaglio l'esistenza stessa della Turchia. Attorno agli Imperi centrali, per virtù delle flotte avverse, si è venuta formando come una gran linea di investimento che corre per mare e per terra ed attraverso la quale ben poco passa. Gli Imperi centrali si trovano nella situazione di un'enorme piazzaforte investita, la cui guarnigione tenta rompere, or da una parte ora dall'altra, la formidabile linea che la chiude.

La situazione è crudele perché all'investitore basta, per vincere, di mantenere l'investimento fino all'esaurimento delle risorse dell'investito, a questi occorre invece distruggere l'investitore.

Il fallimento del blocco della costa inglese per mezzo dei sottomarini ed il blocco più stretto della costa tedesca nel mare del Nord può determinare l'azione della flotta tedesca, unica azione che possa valere a rompere questa terribile situazione, per quanto poche probabilità di vittoria possa sperare una tale azione.

Si comprende perfettamente come la Germania, in vista delle poche probabilità di vittoria navale, esiti a giuocare quest'ultima grossa carta. Eppure essa dovrà essere giuocata, poiché una flotta non è fatta per arrugginirsi nei porti fortificati. Conservarla intatta fino alla fine della guerra sarebbe un errore; la guerra non può finire senza questo grande olocausto. L'esitazione della Germania dipende anche dal fatto che la probabile distruzione della sua potenza navale potrebbe arrecare alla nazione un terribile colpo morale, dal quale difficilmente si solleverebbe.

Perciò essa non si deciderà che all'estremo, quando riterrà la partita completamente perduta, quando un'azione di questo genere non potrà che precipitare le cose giù verso il basso della china. La grande battaglia navale nel mare del Nord, molto probabilmente, rappresenterà l'ultimo degli avvenimenti grandiosi della guerra europea.

Quando avverrà una tal lotta di giganti? Chi sa? Tutto dipende dalla quantità di albuminoidi di cui dispongono gli Imperi centrali.

Precisamente: accurati studi di biologi e di fisiologi hanno dimostrato che la Germania può temere una deficienza di albuminoidi, deficienza che, in parole

volgari, si traduce in carestia e fame. E poichè sono precisamente gli albuminoidi che vengono per mare, il bisogno di rompere il cerchio che chiude per mare deriva appunto dal bisogno di albuminoidi.

11/79.

### **Il dominio dell'aria nell'attacco ai Dardanelli, 2 marzo 1915, p. 2.**

*Interessante articolo sull'aviazione navale britannica nei Dardanelli e sulla crescente importanza della nuova arma, che Douhet sintetizza con la frase: "dovunque l'inglese si batte sopra di lui volano gli inglesi".*

(N.d.C.)

Il lavoro di forzamento dei Dardanelli prosegue con flemma inglese, flemma che non va scompagnata da una bella audacia e da un virile proposito. Nonostante le minacce della Germania, l'Inghilterra, fidente nella sua forza, ha inviato nei Dardanelli la sua nave più formidabile, la *Regina Elisabetta*, armata dei famosi cannoni da 381, i cannoni più potenti del mondo; ciò vuol dire che non sono necessari per tenere in rispetto la flotta tedesca.

La presenza, nei Dardanelli, di questo colosso dei mari dimostra che l'Inghilterra vuole; e se vuole vi sono molte probabilità perché riesca, giacché l'Inghilterra, da gran tempo, ha fatto suo il motto: pesare, quindi osare.

La fine dell'Impero ottomano in Europa sta per suonare e la presenza della flotta anglo-francese nel mar di Marmara e di fronte a Costantinopoli sarà il primo dei grandiosi rivolgimenti politici originati da questa grande guerra ed una vittoria che si ripercuoterà grandemente sul teatro principale delle operazioni. La Russia, formidabile di uomini, risente una certa deficienza di materiali da guerra, poichè a nord è chiusa dai ghiacci ed a sud dai Dardanelli. I ghiacci non possono essere spezzati che dalla natura, i Dardanelli possono essere aperti dall'uomo. Ed una volta liberata questa strada, da tanto tempo preclusa, la Russia potrà ricevere tutto ciò di cui abbisogna; l'America troverà una nuova piazza commerciale che la compenserà di quella tedesca, ormai sbarrata. E mentre dai Dardanelli al Bosforo potranno transitare armi e munizioni, dal Bosforo ai Dardanelli transiterà il grano; la munizione da bocca senza la quale ogni arma diventa muta.

Così, mentre la caduta di Costantinopoli segnerà la

Certo sarebbe strano che i nostri nipoti, studiando la storia di questo fatale biennio, leggessero che le modificazioni alla carta d'Europa dipesero essenzialmente da una questione di albumina.

fine del terzo ed imprudente alleato, questa fine si ripercuoterà dannosamente sugli Imperi centrali, che sentiranno la loro potenza morale sminuita dal trionfo avversario e vantaggiosamente sulle nazioni dell'Intesa, che potranno meglio distribuire le loro munizioni alle innumerevoli bocche di acciaio e di carne.

L'azione delle artiglierie delle navi contro le opere fortificate dei Dardanelli, come appare dalle informazioni che ne pervengono, è molto facilitata dall'impiego degli idroplani. La guerra attuale rappresenta davvero il trionfo di questi mezzi aerei, che fino al suo inizio, vennero considerati come dei puri e semplici accessori appena tollerati.

L'Inghilterra, la nazione pratica per eccellenza, si accorse tuttavia, immediatamente, della loro importanza e si dette, colla massima energia, a produrre quei mezzi che valessero a fornirle il dominio dell'aria, che ormai ha raggiunto una notevole importanza; ed ha agito con tanta energia e tanta efficacia da superare la stessa Germania, che pure si riteneva così preparata ma che fallì alla prova.

Le flotte anglo-francesi che operano contro i Dardanelli sono accompagnate da navi appoggio per idroplani; tali navi sono appositamente attrezzate per portare le macchine volanti, le quali possono spiccare il volo dalle tolde stesse dei bastimenti, vengono a posarsi sul mare al loro ritorno e sono rimbarcate mediante apposite grue. La nave appoggio contiene delle officine per riparazioni e dei mezzi di rifornimento.

Al momento del bisogno gli idroplani spiccano il loro volo, eseguono la loro ricognizione e ritornano. Dovendo servire all'artiglieria navale, tali idroplani avranno la missione di scoprire i bersagli da battere e di indicare alle navi il risultato del loro tiro. Trattandosi di fortificazioni costiere vi possono essere batterie che non è possibile scorgere direttamente che avvicinandosi molto ad esse, mettendo così le navi a breve distanza di tiro. Possedendo degli idroplani le navi possono eseguire il loro tiro anche non vedendo il bersaglio e



mantenendosi al di fuori del tiro efficace dei forti. In tal caso l'idroplano fornisce alla nave un grandissimo aiuto e può risparmiarle gravi perdite.

Inoltre gli idroplani possono scorgere movimenti di truppa che avvengono sulla terraferma e sulle due sponde dello stretto, impedendo sorprese che potrebbero facilmente avverarsi. Le flotte alleate, armate dei tentacoli visivi, agiscono con maggior sicurezza e con maggior efficacia e, certo, l'uso degli aerei, il dominio dell'aria, porterà il suo concorso non indifferente al successo finale.

E quando le flotte alleate, oltrepassati i Dardanelli, giungeranno nel mar di Marmara, il primo saluto, piuttosto ruvido, della civiltà occidentale sarà portato a Costantinopoli dalle macchine volanti. Questo impiego degli idroplani nella guerra navale, impiego da noi preconizzato cinque anni fa, è l'unico che risolva il problema dell'esplorazione navale. Le stazioni di idroplani lungo le coste non servono ad altro che ad allargare il raggio visuale dei semafori, perché non possono staccarsi a volontà dalla loro base e non possono accompagnare la flotta. Le stazioni di dirigibili nelle prossimità delle coste non hanno che un'efficacia casuale, in quanto che lo stato dell'atmosfera non è sempre propizio, e l'efficacia casuale si restringe anch'essa ad una più estesa funzione semaforica, perché tanto meno i dirigibili possono accompagnare le flotte. La flotta deve avere con sé i suoi mezzi esplorativi, non li deve ricoverare a terra.

Le navi appoggio degli idroplani debbono essere navi celerissime, capaci di poter accompagnare le più veloci unità navali esplorative. Al momento opportuno, da esse devono staccarsi gli idroplani che, elevandosi, acquistano immediatamente un enorme raggio visuale, che percorrendo un linea prossima ad una costa possono sventare gli agguati, che possono, data la loro velocità, seguire qualunque flotta. Secondo la loro potenza gli idroplani così trasportati sono in grado di esercitare azioni offensive anche contro piazze marittime fortificate, contro le quali non è prudente che le navi si esponano. Ora nelle piazze marittime fortificate si trovano sempre bersagli interessanti e grandiosi quali arsenali, navi mercantili e da guerra.

Come abbiamo più volte detto, la guerra attuale è scoppiata in un momento di esitazione per l'aviazione, così che nessuno vi era fortemente preparato e fu costretto a prepararsi durante la guerra. Ma la guerra sarà una grande affermazione di verità, non ancora perfettamente intraviste, e, se l'assetto

politico che ne deriverà non escluderà le guerre a venire, noi vedremo un formidabile movimento nel campo delle armate dell'aria.

Immaginiamo che l'Inghilterra possedesse molte navi appoggio ed un numero considerevole di idroplani di grande portata, e che si porti colla sua flotta e coi suoi idroplani a distanza utile dai porti tedeschi, là dove son rinchiusa numerose navi da guerra e mercantili, attaccandoli per via aerea. Tale via non può essere sbarrata da mine o da torpedini, e nell'affollamento dei porti, e nelle calate, e negli arsenali i colpi meno diretti sono efficaci; unico mezzo per difendersi è gettare aereo contro aereo. Non basteranno più le fortificazioni e le mine subacquee per difendere i porti fortificati, occorrerà ad essi una adeguata difesa aerea, ed anche sul mare dovranno avvenire battaglie aeree.

Ripetiamo: l'Inghilterra nella sua praticità ha riconosciuto l'importanza del dominio dell'aria e noi vedremo che, nell'avvenire, essa cercherà di procurarsi e di mantenere tale dominio, che le pare già acquisito da oggi.

Poco tempo fa abbiamo assistito ai raid di 34 e di 40 aeroplani inglesi sulle coste del Belgio occupate dai tedeschi, primo impiego dell'aviazione in massa; in Egitto gli aviatori inglesi tengono d'occhio, in modo costante, l'esercito turco-tedesco nella penisola del Sinai; nel Dardanelli gli aviatori inglesi concorrono al forzamento dello stretto famoso; dovunque l'inglese si batte sopra di lui volano gli inglesi; la guerra non è ancora finita e l'aviazione inglese ci prepara altre sorprese, o, per meglio dire, altre conferme.

Nell'aria la Germania non si è dimostrata all'altezza della sua preparazione. Pure escludendo gli *Zeppelin* che rappresentano la fine di una illusione ed il portato di un errore di principio, i famosi aeroplani tedeschi si sono dimostrati inferiori a quelli franco-inglesi.

Dopo le famose escursioni su Parigi, che cessarono immediatamente non appena Parigi fu in grado di disporre di una difesa aerea, non vi furono azioni di rilievo, e la massima parte delle volte nelle quali i tedeschi vennero a contatto con aeroplani francesi od inglesi ebbero la peggio.

Questa superiorità degli apparecchi dell'Intesa porta gli aviatori franco-inglesi ad attaccare volentieri gli apparecchi tedeschi tutte le volte che vengono loro a tiro, ostacolandone e talvolta impedendone le operazioni.

Dato il grande aiuto che gli apparecchi da volo possono fornire ai grandi comandi ed al tiro del-

l'artiglieria, questa azione offensiva contro gli apparecchi nemici è molto efficace, in quanto che impedisce all'avversario di valersi di un così grande aiuto; abbattere gli aerei avversari significa accecare i comandi e l'artiglieria nemica. È sempre l'importanza del dominio dell'aria che va meglio delineandosi e più chiaramente imponendosi.

11/80.

**Gli insegnamenti, 3 marzo 1915, p. 3.**

*Cfr. G. Pantano, cit., p. 271, con grossi tagli.*  
(N.d.C.)

Perché il giuoco di gettarsi a massa ora contro una parte ora contro l'altra del fronte nemico fornisca risultati veramente efficaci, è necessario che, nella zona in cui il nemico viene attaccato, la vittoria sia decisiva, ossia metta l'avversario in condizioni di dover rimanere tranquillo almeno per qualche tempo. Nei celebri esempi di manovre per linee interne forniti da Napoleone, questi si gettava colla massa delle sue forze contro uno dei nemici, lo metteva fuori di combattimento e poi si voltava contro l'altro.

Quando invece la vittoria non è decisiva, ma lascia il nemico in grado di riattaccare, le cose sono molto diverse, ed il giuoco non riesce più.

Così sembra che sia avvenuto ai tedeschi ed agli austro-tedeschi per quanto riguarda l'attacco portato sulle due ali del lungò schieramento russo; le due ali russe si sono ritirate in seguito all'impeto dell'attaccante, ma dopo una certa ampiezza di movimento retrogrado sono passate alla controffensiva con qualche esito fortunato. L'esercito russo sembra riprendere forza retrocedendo nel proprio territorio, ed è un esercito che non prova scoraggiamento perché sa sempre riprendersi a tempo. L'atto offensivo tedesco nella Prussia orientale e verso il Niemen si ridurrà ad uno spreco di forze e di energie, se i russi riusciranno a riprendere le posizioni primitive.

Secondo notizie, fornite al *Times* dal suo corrispondente da Pietrogrado, sembra che i tedeschi abbiano già ritirato alcuni corpi dalla Prussia orientale, per concentrarli, forse, contro un altro punto della fronte russa. Se ciò fosse esatto spiegherebbe la nuova offensiva russa di fronte all'esercito tedesco sminuito, ma non toglierebbe nulla al ragionamento da noi fatto in quanto che, perché l'atto offen-

E non può essere diversamente perché, non ostante tutti gli inciampi che le si possono presentare, la verità cammina, inesorabilmente abbattendo anche gli ostacoli più formidabili, perfino l'inerzia degli uomini che rappresenta una forza di resistenza colossale al libero e celere progredire delle cose, al libero e celere evolvere dei fatti.

sivo possa dirsi veramente riuscito, bisogna che lo sminuito esercito tedesco sia in grado di conservare le sue posizioni, permettendo al resto di portarsi altrove.

Abbiamo detto l'altro giorno che l'attacco sulle ali presenta dei pericoli in quanto che chi gira è girato. Un tale pericolo vediamo pronunciarsi oggi.

La fronte russa, attraverso la Polonia, presenta un andamento quasi rettilineo, e con direzione generale da sud a nord, quindi gira ad arco di cerchio attorno a Varsavia e ad ovest di questa piana, a Przasnysz, volge quasi direttamente verso est fino a Grodno, di dove piega nuovamente verso nord. Lo schieramento tedesco è parallelo a quello russo. In linea retta da Przasnysz a Grodno vi sono più di 200 chilometri; l'estrema ala sinistra tedesca è dunque avanzata sul centro di oltre 200 chilometri. Come si è visto Przasnysz è stata in questi giorni oggetto delle competizioni russo-tedesche; dapprima conquistata dai tedeschi è stata ripresa dai russi, di nuovo presa dai tedeschi ed ancora dai russi.

L'importanza di Przasnysz dipende dal fatto che questa città trovasi a circa ottanta chilometri da Allenstein, che rappresenta quasi il cuore della Prussia orientale; se i russi possono proseguire verso Allenstein vengono a tagliar fuori tutta l'ala sinistra tedesca avanzata verso il Niemen; l'avanzata russa oltre Przasnysz provoca necessariamente la ritirata di tutto l'esercito tedesco avanzatosi verso il Niemen.

Di qui l'importanza dei combattimenti in tale regione: poco importa che i tedeschi siano vittoriosi sulla fronte Grodno-Kowno se non sono in forze di coprire Allenstein.

Ora nella regione di Przasnysz i russi si trovano in ottime condizioni perché il terreno dietro di essi è coperto da numerose fortificazioni e perché possono quivi concentrare grandi forze, mante-

nendo sul resto del fronte le forze appena sufficienti per difendere la linea del Niemen, sicuri che una vittoria nella regione di Przasnysz implica la vittoria di tutta la loro ala destra.

L'offensiva russa nella direzione Przasnysz-Allenstein dovrebbe essere rapida, violenta, risoluta, e cioè esercitata con una massa di forze nettamente superiori a quelle tedesche; una tale azione metterebbe fine alla lunga, infruttuosa lotta nella regione dei laghi Masuriani.

Tali sono i ragionamenti che noi facciamo sulla carta e che corrono perfettamente; tuttavia, siccome fra il dire e il fare vi è di mezzo il mare, bisognerebbe vedere, all'atto pratico, quali possibilità esistono per applicare le conseguenze di tali semplici ragionamenti e soprattutto se i russi dispongono effettivamente delle forze necessarie ad una simile energica azione offensiva. Alcuni critici hanno osservato che i russi, per presentare un fronte immenso, hanno disseminato le loro forze, contravvenendo al principio napoleonico di agire a massa. Ora noi ci permettiamo di far osservare che i tedeschi, gli austriaci, e francesi e gli inglesi si sono comportati nello stesso modo, tanto che gli schieramenti di tutti gli eserciti belligeranti hanno assunto la massima estensione loro concessa.

Deriva questo fatto da una necessità di cose o dalla mancanza di capacità militare degli stati maggiori russi, tedeschi, francesi, austriaci ed inglesi? Sembra difficile che tutta questa brava gente non conosca i principi napoleonici o non sappia applicarli al caso pratico; sembra quindi più semplice attribuire la forma che ha assunto la guerra moderna, forma completamente diversa da quella che la guerra presentava nel passato, ad un mutamento radicale delle circostanze nelle quali oggi la guerra si svolge. Pensiamo che a Waterloo Napoleone non poté battere in tempo utile gli inglesi perché nel mattino di quel giorno a lui fatale scoppiò un temporale ed il suo esercito venne completamente disfatto, perché nel pomeriggio, tardi, arrivò Blücher. In un giorno il destino di Napoleone fu compiuto; oggi le cose sono un poco diverse; l'applicazione di quei tali principi non deve essere diversa, pur rappresentando i principi stessi una verità immutabile derivando dal semplice buon senso? Criticare la condotta della guerra moderna, applicandovi i concetti delle guerre passate, è qualche cosa come criticare le opere di Wagner sui principi della musica di Bellini, od i quadri del Segantini colle idee dei primitivi. Anche la guerra evolve, cambia aspetto, forma e misura, ed impone che gli uomini si adattino

ad essa, non essa certo si piega agli uomini.

Nel corso di queste nostre chiacchiere, abbiamo più volte insistito nel fatto che bisogna dimenticare il passato e guardare in faccia il presente collo sguardo sempre rivolto all'avvenire. Specialmente gli uomini di guerra, che, normalmente, non fanno altro che prepararsi ad azioni a venire, è necessario che sappiano districarsi dalle pastoie del passato, le quali li trattengono sulle vie del progresso. La guerra non è nulla di misterioso e di trascendentale; è un fenomeno sociale che si ripete da migliaia di anni sulla superficie della terra, e che varia solo per la quantità e le qualità dei mezzi che in essa vengono impiegati; un esercito che si batte è come una grande macchina che lavora e che deve fornire il suo massimo rendimento utile; una macchina che lentamente si prepara nel tempo di pace e di cui ogni minimo ingranaggio dovrebbe essere perfettamente conosciuto. Se la macchina stride, cigola o si ingrana, vuol dire che è stata mal costruita o che le è mancato l'olio, che i meccanici non sanno impiegarla o l'ingegnere che l'ha messa insieme era un incompetente.

Nessuna guerra può fornire degli insegnamenti; fornisce solo la constatazione di errori compiuti e di manchevolezze verificatesi; errori e manchevolezze che dovevano essere riconosciute prima, se si fosse prestato, all'ordinamento militare, l'attenzione voluta.

La constatazione degli errori commessi durante una guerra passata è oziosa, sia per coloro che l'hanno fatta, sia per coloro che vi hanno assistito; è un giungere in ritardo come i famosi carabinieri di Offembach. Il passato è passato, ciò che importa è l'avvenire.

Praticamente, dunque, tale constatazione non serve a nulla; ma se fosse solamente inutile il male non sarebbe grande, per quanto sia sempre un male il far funzionare una macchina a vuoto; la ricerca dei così detti *insegnamenti* si ridurrebbe ad un innocuo esercizio critico, d'altronde molto facile perché del senno di poi sono piene le fosse ed i cervelli; ma vi è di peggio. I così detti *insegnamenti* tratti da una guerra passata sono automatici produttori di errori per le guerre future, e, poiché da tali errori vengono tratti altri insegnamenti, si finisce coll'ottenere una catena continua di errori e di insegnamenti che minaccia di prolungarsi per l'eternità.

Sembra un assurdo ed è invece pura verità. Dopo ogni guerra, naturalmente, la maggior messe d'insegnamenti viene raccolta nel campo del vincitore;



la vittoria abbaglia e sotto la sua bandiera passa ogni merce; così avviene che nel campo del vincitore si raccolse, in un solo fascio, il grano col loglio.

Poi gli *insegnamenti*, per una loro speciale virtù, si cristallizzano, assumono forme immobili, appaiono come oggetti ordinatamente disposti nelle vetrine di un museo; si guardano, si ammirano, senza riandare ai tempi ed ai campi nei quali furono raccolti, nell'attesa che un'altra guerra venga ad accrescerne la collezione.

Durante tutto questo tempo il mondo seguita a girare tranquillamente, l'umanità evolve, variano gli ambienti sociali, variano i mezzi, mutano le condizioni generali, ogni piede procede; ma tutto ciò che monta? *Gl'insegnamenti* sono là nella loro impassibilità di figura astratta ad esercitare la loro perniciosa influenza e ad impedire che siano affrontati direttamente i problemi nuovi e concreti che il rinnovellarsi delle cose presenta all'uomo di guerra.

Essi rassomigliano un poco a quegli abiti che, nelle oneste famigliuole, passano ai figli, da fratello a fratello; evidentemente l'ultimo fratello non risulta

il meglio abbigliato e certo meglio lo abbiglierebbe un vestito nuovo, fatto su misura, da un sarto intelligente e capace.

E precisamente così: gli insegnamenti del passato non si attagliano mai alle guerre future; forse i maggiori errori commessi dai tedeschi nella presente guerra dipesero dal non cancellato ricordo del '70. Viceversa poiché si chiamano *insegnamenti*, si produce la tendenza a adattarli alle guerre future, altrimenti a che servirebbero? e così si ricade in nuovi errori che si potrebbero evitare se, invece di pensare al passato si considerasse più attentamente il presente.

Via tutto questo ciarpame di abiti vecchi e fuori moda. Tutti i termini del problema guerresco sono noti, il problema è dipinto dinanzi ai nostri occhi, sta a noi risolverlo, ed è perfettamente inutile, se non estremamente dannoso, andar a ricercare come lo avrebbero risolto Annibale, Cesare o Napoleone che dormono da tanto tempo.

E poi bisognerebbe essere Annibale, Cesare o Napoleone per poter dire come lo avrebbero risolto questi signori, e mettersi nei loro panni non è sempre prudente.

11/81

**La risposta, 4 marzo 1915, p. 3.**

La risposta degli anglo-francesi alla minaccia di blocco delle loro coste non è stata affrettata. Essi hanno avuto il tempo di ponderarla, e tale risposta ha assunto l'aspetto dell'inesorabile.

Il Governo inglese, insieme a quello francese, ha decretato il fermo in mare di tutte le mercanzie destinate alla Germania, o provenienti dalla Germania.

Alla Camera dei Comuni il ministro Asquith ha detto:

«Come vedete, noi, di proposito non ci serviamo delle parole *blocco* e *contrabbando* e di nessun altro termine tecnico delle leggi internazionali, poiché avendo da fare contro un nemico il quale ha apertamente ripudiato tutte le norme delle leggi umanitarie, non possiamo adattarci a vedere i nostri sforzi strangolati nella rete dei cavilli giuridici, quantunque - e non c'è bisogno di dirlo - noi abbiamo intenzione di tenerci lontani da ogni misura che possa violare le norme dell'umanità e dell'onestà».

Certo l'Inghilterra e la Francia con questo atto si sono poste al di fuori delle leggi internazionali, ma

vi si sono poste con garbo e producendo l'impressione di essere dalla parte della ragione. La prima a far getto delle leggi internazionali fu la Germania; questa nazione, non solo ne fece getto, ma fu brutale nel suo atto in modo da provocare a suo riguardo una sfavorevole impressione nel mondo, od almeno in quella parte del mondo che non combatte. E ciò fu un errore, ed un errore che i suoi nemici seppero magistralmente sfruttare.

La risposta anglo-francese non tardò forse tanto perché gli anglo-francesi avessero bisogno di pensarci sopra a lungo, quanto perché venisse chiaramente stabilito che il mondo non belligerante aveva permesso, senza reagire, questo strappo violento, per parte della Germania, delle leggi internazionali.

Stabilito ciò, chi potrebbe insorgere ora contro la violazione delle stesse leggi fatta dai franco-inglesi, tanto più che tale violazione è compiuta salvando quelle forme, che molte volte agiscono sulla sostanza delle cose?

Le leggi internazionali ammettono il blocco quando il blocco sia effettivo. Ciò vuol dire che non



basta ad una nazione proclamare il blocco alle coste avversarie, ma è necessario che la flotta della nazione bloccante sia capace di mantenere il blocco, ossia d'impedire materialmente alle navi mercantili di approssimarsi alle coste bloccate.

Evidentemente il bloccare effettivamente la costa nemica è un'operazione gravosa e che mette a repentaglio le navi da guerra, a loro volta esposte agli attacchi delle flotte avversarie, e rappresenta per le squadre bloccanti un servizio penoso e deprimente.

Se le squadre dell'Intesa si fossero assunto questo compito faticoso non avrebbero potuto, nonostante i sacrifici loro, raggiungere grandi risultati; la maggiore fornitrice della Germania, nel periodo attuale, ossia l'America, ha già visto, in questi tempi, il suo commercio diretto colla Germania ridotto ad una pura espressione nominale, mentre indirettamente, e cioè attraverso agli Stati neutrali, il commercio americano è stato considerevole. Il blocco delle coste tedesche non avrebbe influito su tale commercio indiretto.

I Governi inglese e francese avrebbero potuto allargare la loro nota dei generi di contrabbando, ma ciò avrebbe portato a complicazioni noiose. Dato che si presentava così bene l'occasione, offerta dallo stesso nemico, di scavalcare allegramente le norme del diritto internazionale, i governi inglese e francese avrebbero mancato di opportunità se non le avessero allegramente scavalcate, e di fatto essi, passando sopra a tutte le casuistiche, hanno preso il partito più semplice, più efficace, più facilmente attuabile: quello di decretare il fermo di tutte le mercanzie dirette alla Germania o partenti dalla Germania. In questo modo non vi sono più né dubbi, né incertezze, né esitazioni; il mondo non belligerante, che si aspettava una risposta corrispondente alla botta, è rimasto soddisfatto dallo scorgere che i Governi franco-inglesi hanno promesso di non violare le norme umanitarie.

L'attuazione di questo blocco generale, chiamiamolo così per semplicità di espressione, è molto facile; le porte del Mediterraneo e del mare del Nord sono in mano dagli inglesi e perciò si può facilmente prevedere che tale blocco generale sarà effettivo e non rimarrà certo allo stato di vana minaccia.

Pochi giorni fa, discutendo sul blocco minacciato dalla Germania, abbiamo detto che era ozioso discutere se esso era lecito o meno, ma che bisognava invece vedere se un tale intendimento fosse conveniente o meno alla Germania. I fatti avvenuti

di poi vengono a dimostrare chiaramente che il blocco minacciato dalla Germania è stato un errore politico-militare enorme, perché si è risolto completamente in sfavore della Germania stessa.

Dicono in Inghilterra che la Germania abbia tolto l'idea di un tale blocco, esercitato con sottomarini, da una novella di Conan Doyle, l'autore dei celebri romanzi polizieschi; osservando le cose ed i fatti, quasi quasi si giungerebbe a credere a una tale diceria, poiché più i fatti si sviluppano più si stenta a credere come una tale idea possa esser sorta nei metodici cervelli tedeschi. Pensare di isolare l'Inghilterra mediante una piccola schiera di sottomarini confina coll'assurdo; con questo concetto sui limiti dell'assurdo la Germania si è esposta ad uno smacco colossale in faccia al mondo ed a gravissime reazioni per parte degli avversari.

Sembra che i tedeschi abbiano una fede enorme e cieca nella loro marina da guerra e nel loro grande ammiraglio Von Tirpitz che l'ha creata, e pare, che l'annuncio del blocco all'Inghilterra abbia sollevato grandi speranze in tutta la nazione tedesca. Ciò dimostra che la fede talvolta poggia sul nulla e che le speranze si accendano tanto più vivamente quanto più vi è bisogno di sperare. La flotta tedesca non ha fatto nulla fino ad ora da poter incutere una fede; ridotta nel chiuso ambito dei suoi porti fortificati, non ha saputo proteggere né le colonie né il commercio tedesco; in sette lunghi mesi di guerra non osò far capolino nel mare del Nord che due volte solamente e per azioni di sorpresa contro coste inermi, la prima volta andò bene, la seconda qualche cosa rimase sul fondo del mare del Nord. L'impiego dei sottomarini per la guerra di blocco vuol dire che le navi galleggianti non si sentono di uscire. L'attacco degli anglo-francesi ai Dardanelli dimostra che le flotte anglo-francesi si sentono in grado di compiere, nonostante la flotta tedesca in potenza, azioni di guerra navale di grande portata. Non ostante tutti questi fatti negativi, vi è la fede e la speranza, ma tale fede e tale speranza rassomiglia un poco a quella che si risveglia nel malato incurabile quando legge gli avvisi dei ciarlatani nella quarta pagina del suo giornale.

Quando il piede manca e ci si sente precipitare, ci si attacca al più debole ramoscello, al più tenue filo d'erba, e si nutre la speranza che la sua resistenza valga a salvarci.

E così pare a noi che la Germania nel sentimento, sia pure ancora confuso ed indefinito, del suo precipitare, si rivolga, forse più con ansia che con speranza, a quei mezzi che hanno qualche cosa di

misterioso per le folle, quasi che tali mezzi possano fornire la soluzione desiderata della gravissima situazione. Così avvenne per gli *Zeppelin*, così avviene per i sommergibili; quasi quasi il popolo tedesco ritenne poter conquistare la sua difficile vittoria con questi mezzi strani per la grande moltitudine, più che con il valoroso esercito che valorosamente combatte sulla superficie della terra contro il nemico che sempre più si addensa tutto all'intorno.

Ma se questa fede e questa speranza nei mezzi eccezionali può essere una forza interna per sostenere il morale della nazione, non rappresentano alcun valore quando si mettono a contatto colla realtà dei fatti. Amara deve essere stata la delusione per il fallimento degli *Zeppelin*, più amara sarà la delusione per il fallimento dei sottomarini impiegati in azioni che non sono di loro competenza, amarissima sarà la delusione per le speranze della flotta.

Ed intanto il risultato più tangibile di quest'ultimo atto improvvido della politica tedesca sarà quello di isolare ancora di più la Germania e di far sentire

ai popoli degli Imperi centrali, ancora maggiormente, il loro isolamento.

Attorno ai due Imperi la gran linea di investimento si è completamente chiusa; ai loro nemici sarà sufficiente mantenere chiusa questa linea per vincerli presto o tardi; più che mai si manifesta nelle Potenze della Intesa la ferma volontà di vincere a costo di qualunque sacrificio; l'Inghilterra, che dà il *la* al quartetto per bocca del suo primo ministro, ha detto:

«Parlando al Guild-Hall io dissi: - Noi non dovremo mai ringuainare la spada, che non abbiamo sfoderato con leggerezza, sino a quando il Belgio non avrà tutto e anche più di quanto ha sacrificato, sino a quando la Francia non sarà definitivamente al sicuro contro la minaccia di una aggressione, sino a quando i diritti delle nazioni minori d'Europa non saranno fissati su una base intangibile, sino a quando la prepotenza militare della Prussia non sarà completamente distrutta. - Ciò che io dissi in novembre, ripeto ora dopo quattro mesi».

E l'Inghilterra non è solamente *perfida*, ma inflessibile.

**11/82.**

### **Incursione in Utopia, 5 marzo 1915, p. 3.**

In un recente discorso di un certo ministro inglese, non ricordiamo più quale, è stato detto che il futuro assetto dell'Europa dovrà essere basato sulle nazionalità, e che tutte le nazioni dovranno mettersi d'accordo per imporre, a tutte, il rispetto dei trattati e delle leggi internazionali.

Queste idee contengono in se stesse i germi di un profondo perfezionamento della vita sociale delle nazioni e, certo, se la grande guerra che insanguina gran parte del mondo civile sarà capace di far germogliare i germi contenuti in quelle idee, si potrà, un giorno, dire che la guerra europea è stata un grandissimo fattore di progresso.

Un assetto basato sul principio delle nazionalità incomincia coll'annullare le cause più profonde dei conflitti armati; l'accordo di tutte le nazioni per imporre, a tutte, il rispetto dei trattati e delle leggi internazionali trasporta nella convivenza delle nazioni il principio che regge la giustizia nelle convivenze degli individui e cioè che a nessuno è lecito farsi giustizia da sè. Basarsi dando, prima di tutto, a ciascuno ciò che gli spetta e procedere sostituendo, alla forza, il diritto è una concezione non solo logica, ma quasi perfetta, e diciamo quasi

perché non ammettiamo il perfetto assoluto.

Fare dei trattati ed escogitare delle leggi di diritto internazionale ha finora rappresentato un passatempo diplomatico costoso ed inutile; trattati e leggi non furono mai rispettati da chi si sentì in forza di strapparli e di violarli, e nessuna guerra come l'attuale ha dimostrato, con maggior evidenza, la verità di una tale affermazione.

Le leggi che regolano i rapporti fra gli individui non hanno alcun valore in sè, e lo acquistano solo in virtù della forza che obbliga tutti a rispettare le leggi. Comminare l'obbrobrio per l'assassinio, senza aggiungervi qualche anno di reclusione, senza provvedere dei giudici che li applichino, dei carabinieri che arrestino il colpevole, dei reclusori che lo separino dalla vita civile, sarebbe perfettamente ozioso; come appunto sono oziosi gli obblighi contenuti nelle leggi internazionali, visto che chi viola gli uni e non si cura delle altre non raccoglie neppure l'obbrobrio, mercanzia che non si apprezza nella convivenza delle nazioni.

È necessario dunque trasportare nell'ambiente internazionale le sanzioni ed i mezzi per applicarle che già si trovano nell'interno delle nazioni. Il

Tribunale dell'Aja, tribunale senza carabinieri e senza secondini, è un'istituzione poetica, non pratica: l'arbitrato internazionale è un palliativo, non un rimedio.

Questa idea è contenuta appunto nelle frasi, alle quali abbiamo accennato, di quel discorso che ci ha fornito il tema della presente chiacchierata, diremo così, futurista.

Tutte le nazioni si dovrebbero mettere d'accordo, nell'interesse comune, per far rispettare, da ognuna di esse, i trattati e le leggi internazionali; ai trattati ed alle leggi internazionali si dovrebbe aggiungere: le sentenze del Tribunale internazionale.

L'evolvere del mondo contrasterebbe colla fissità dei trattati, e perciò i trattati di base dovrebbero venire, mano mano, modificati colle condizioni dei tempi e coi mutabili stati delle cose; i trattati dovrebbero quindi rappresentare una base dalla quale il mondo prenderebbe l'aire verso la nuova era di progresso, una specie di *Magna Charta* internazionale; questa base dovrebbe venire, mano mano, modificandosi, per mantenersi all'altezza dei tempi, mediante appunto l'opera del Tribunale internazionale.

Tutte le nazioni dovrebbero concorrere per far rispettare sia la *Magna Charta*, sia le sentenze del Tribunale internazionale; questo concorso esigerebbe, naturalmente, la costituzione di una specie di Gendarmeria internazionale capace di rispondere al suo scopo. Questa gendarmeria internazionale verrebbe a sostituire gli attuali eserciti e le attuali marine di guerra.

Naturalmente ogni nazione dovrebbe provvedere ad una congrua parte di tale Gendarmeria internazionale, proporzionata al numero degli abitanti della nazione; certo la Gendarmeria internazionale, pur avendo una certa potenza, non assumerebbe la potenza degli attuali eserciti. La proporzione della aliquota di Gendarmeria internazionale, da provvedersi da ogni nazione, dovrebbe essere fissata dai trattati di base e modificata solo in seguito a deliberazione del Tribunale internazionale.

Evidentemente, allorché una nazione venisse a ribellarsi ad una sentenza internazionale, ne avverrebbe anche la ribellione della sua aliquota di gendarmeria; ma contro questa si getterebbe tutta quella appartenente alle altre nazioni ed i conti sarebbero presto liquidati, tanto più che nessuna Potenza, per una conseguenza logica delle cose, dovrebbe provvedere a fortificarsi, mettendosi in grado di meglio resistere, perché ciò equivarrebbe

a manifestare l'intenzione di ribellarsi.

Al Tribunale internazionale dovrebbero sedere gli uomini più insigni di tutte le nazioni ed ogni nazione dovrebbe disporre di un numero di voti uguale a quello dei propri abitanti, poichè tutti gli uomini sono uguali nel mondo; ed i deliberati delle sentenze emesse da questo supremo Tribunale dovrebbero essere eseguite, se occorre, *manu militari*.

Tali sentenze potrebbero portare come sanzioni pene pecuniarie come risarcimento di danni ed anche come multe.

Per esempio, una nazione, violando le convenzioni internazionali, mantiene una gendarmeria più forte di quello che deve, e se fa ciò lo fa per imporre la sua forza, che deve invece essere impiegata al bene comune; ebbene, tale nazione può essere condannata a pagare una multa di qualche miliardo; se non vuol pagare la si fa pagare colla forza, aumentando la multa di tutte le spese necessarie all'impiego della forza ed accrescendola con un'altra multa per ribellione ai deliberati del Tribunale internazionale.

Come si vede il funzionamento del sistema è abbastanza semplice; lascia solamente qualche dubbio nel funzionamento della parte principale, ossia del Tribunale internazionale. I giudici debbono essere completamente disinteressati alle questioni sulle quali debbono giudicare; per trovare dei giudici completamente disinteressati per giudicare questioni che interessano il mondo, bisognerebbe andarli a prendere nella Luna e ciò non è ancora possibile. Tuttavia vi potrebbero essere dei temperamenti non difficili ad escogitare. In questo modo la convivenza delle nazioni verrebbe a perdere il suo stato di convivenza anarchica, per prendere quello di convivenza civile. Non più prepotenze e soprusi, non più l'impiego brutale della forza a soppressione di ogni diritto; non più guerra, solo talvolta qualche zuffa fra carabinieri e malandrini.

Finite le spese improduttive, perché la gendarmeria non si potrebbe chiamar tale come non si chiamano tali le spese per assicurare il funzionamento della giustizia; una vera era di abbondanza e di pace, un idillio in verità.

Ci si potrebbe proprio rallegrare con noi stessi se si potesse sperare che dalle zolle bagnate da tanto sangue sorgesse un così meraviglioso fiore, ma il male si è che c'è poco da sperare; purtroppo le leggi, i giudici, i carabinieri ed i reclusori non hanno abolito ancora né gli assassini, né i ladri, né



i truffatori nell'ambiente della convivenza sociale; come sperare che, nella convivenza delle nazioni, e con mezzi così artificiosi e complessi, si possano abolire le prepotenze ed i soprusi? Vi sono e vi saranno sempre delle questioni che

sollevano dei popoli interi e che a popoli interi fanno impugnare le armi; contro un popolo in armi, anche se male armato, quale gendarmeria potrà imporsi? Quella di Utopia, forse.

11/83.

### **Il forzamento, 6 marzo 1915, p. 1.**

Il forzamento dei Dardanelli prosegue metodicamente. Come abbiamo accennato, fino dalla prima notizia relativa all'inizio di tale operazione, il forzamento di questo stretto, meravigliosamente preparato dalla natura a difesa del piccolo mare di Marmara e che ha protetto per così lungo volgere di anni l'Impero musulmano in Europa, non è una operazione né semplice né facile.

Sembra che, nel periodo attuale, gli anglo-francesi siano giunti al punto più critico del loro cimento. Lo stretto dei Dardanelli, fra l'Egeo ed il mar di Marmara, si presenta come un doppio imbuto volgente le sue bocche più larghe da una parte appunto verso l'Egeo, dall'altra verso il mar di Marmara. Naturalmente i turchi hanno raccolto le loro opere di difesa nella parte più stretta di questa specie di doppio imbuto, poiché appunto dove lo stretto viene a restringersi, più facile è la difesa, più efficaci i mezzi di difesa.

Le flotte anglo-francesi hanno già messo fuori combattimento le opere difensive che guarnivano l'imbuto rivolto verso il mare Egeo, e sono giunte alla stretta più fortemente armata e più difficilmente attaccabile.

Le opere costiere, forti e batterie, sono, in generale, sempre armate con bocche da fuoco inferiori a quelle che posseggono le marine da guerra; e ciò perché le navi hanno una vita relativamente cortissima rispetto alla vita dei forti. Nel caso presente, come è noto, l'Inghilterra ha inviato nei Dardanelli una nave da guerra, la *Regina Elisabetta*, che è stata ultimata durante la guerra. Ora, in generale, avviene che, nella lotta fra un forte e delle navi da guerra, queste possono, quasi sempre, collocarsi ad una distanza tale dal forte, da poter colpire il forte stesso senza che il fuoco di questo possa raggiungerle.

In questo caso le navi giuocano, si può dire, sul velluto, e, pure consumando molte munizioni, poiché il tiro a così grandi distanze non può essere molto efficace, raggiungono l'effetto di apportare dei danni al forte; allorché tali danni sono abba-

stanza rilevanti, e cioè tali da non permettere più al forte un fuoco veramente efficace, le navi si avvicinano per raggiungere, con un fuoco più preciso, il risultato di mettere il forte fuori combattimento.

Questo sistema, che è certamente comodo per le navi, esige tuttavia che lo specchio d'acqua permetta alle navi stesse di mantenersi alla voluta distanza dalle opere da battere, e si comprende come ciò sia tanto più difficile quanto più lo specchio d'acqua è ristretto dinanzi alle opere della difesa. Va considerato inoltre che, quando lo specchio d'acqua è ristretto, impedisce alle navi di riunirsi per concentrare il fuoco di molte di esse sullo stesso forte.

Di più, quando trattasi di difendere uno stretto, si stabiliscono le opere e le batterie costiere in modo che esse non siano viste fino a che le navi non vengano a trovarsi ad una breve distanza di tiro, in modo che il fuoco da terra risulti efficacissimo. Molto probabilmente, nella parte più ristretta dei Dardanelli, vi deve essere qualche opera situata in una simile condizione vantaggiosa.

Certo le flotte anglo-francesi conoscono perfettamente la dislocazione delle opere turche nei Dardanelli; né è da temersi, per parte di tali flotte, che si presentino delle sorprese dell'ultima ora, od almeno delle sorprese di grave entità, perché le batterie da costa non si improvvisano. Pur tuttavia non è agevole fare fuoco contro un'opera che non si scorge, per quanto si abbia, in modo preciso, conoscenza della postazione dell'opera; un tiro di tal genere può facilmente degenerare in un tiro a capriccio e, d'altra parte, non si potrebbero controllare i suoi effetti.

Ma a ciò rispondono gli idroplani che le flotte anglo-francesi hanno provveduto a trasportare in loro ausilio. E, di fatto, gli idroplani possono facilmente fornire alle navi tutte le indicazioni che loro occorrono per regolare il tiro contro bersagli invisibili direttamente, e tutte le indicazioni capaci di dare un'idea dell'effetto del fuoco sulle opere



nascoste alla vista diretta.

In tal modo si può giungere, naturalmente impiegando un tempo maggiore, a battere ed a mettere fuori combattimento i forti e le batterie defilate alla vista.

Può darsi che esistano, nella parte più stretta dei Dardanelli, delle batterie non solo defilate alla vista, ma anche al tiro, e cioè delle opere che, per la loro posizione, non si possono colpire che da determinati specchi d'acqua, situati sotto il tiro efficacissimo delle opere stesse.

Può darsi, ma in ogni caso non possono essere molte, perché, per ottenere tali condizioni, occorre una speciale conformazione del terreno od una specialissima costruzione. La fortificazione costiera, fino a questi tempi, si accontentava di defilare le sue opere alla vista del nemico, poiché, fino ad ora, ciò era sufficiente; la fortificazione costiera non poteva prevedere gli idroplani, che hanno reso insufficiente il defilamento alla vista diretta. Se vi saranno opere defilate al tiro, queste saranno certamente di grande valore per la difesa, perché potranno costringere le navi delle flotte avversarie ad un duello in difficili condizioni.

Inoltre, sempre nella parte più ristretta dei Dardanelli, saranno raccolte le maggiori difese subacquee. Le difese subacquee fisse, come le torpedini, vengono dragate e quindi annullate con abbastanza facilità, tanto più che esse possono venire segnalate dagli idroplani, poiché l'acqua presenta una certa trasparenza nel senso della verticale; una volta dragate, non possono venire più rimesse, perché non certo navi turche si avventurerebbero ad una tale vicinanza delle flotte franco-inglesi. Ma vi sono ancora le mine galleggianti ed i siluri. Nello stretto si manifesta una corrente regolare, e piuttosto veloce, che va dal mare di Marmara verso l'Egeo. Le mine galleggianti, abbandonate nelle acque dello stretto e dalla parte del mare di Marmara, scendono naturalmente colla corrente. Ma sembra che tali mine galleggianti non siano molto pericolose perché, per un ben noto fenomeno comune a tutti i corpi galleggianti in una corrente liquida, esse seguono il filo della corrente stessa. Ora il filo della corrente è perfettamente determinato, e quindi è determinata la rotta delle mine galleggianti; basta perciò attenderle su tale rotta e farle scoppiare in modo da non produrre danni. Ma restano i siluri. Questi possono venire lanciati da terra, e precisamente da installazioni situate sulla riva del mare e al di sotto del pelo dell'acqua, installazioni che risultano quindi perfettamente

coperte. Trattandosi di uno stretto angusto, le navi che lo vogliano passare sono costrette a navigare a piccola distanza dalle installazioni terrestri dei siluri, e si trovano quindi esposte a gravissimi pericoli. Conoscendo però in modo preciso la situazione di tali installazioni, esse possono essere distrutte a cannonate da navi protette con reti para siluri; ma l'operazione è sempre difficile ed aleatoria.

Finché la costa rimane nelle mani dei turchi non si può mai dire che le batterie e le opere siano ridotte al silenzio assoluto, perché possono essere in qualche modo riattate; qualche cannone può essere trasportato ed, improvvisamente, delle navi possono venire danneggiate.

Di qui la necessità di consolidare, in qualche modo, con truppe di terra la successiva conquista dei forti di mare; necessità alla quale sembra che gli anglo-francesi intendano soddisfare con truppe da sbarco francesi provenienti da Marsiglia e da Tolone ed inglesi provenienti dall'Egitto.

Certamente tali truppe sono distratte dal teatro principale delle operazioni, e ciò, a prima vista, potrebbe sembrare un errore, ma bisogna considerare anche la ripercussione notevole che il forzamento dei Dardanelli può avere sulle operazioni che si svolgono sul teatro principale, ed allora sarà facile concludere che, in realtà, le truppe impiegate in questo scacchiere secondario agiscono indirettamente sul teatro principale. D'altra parte la minaccia al cuore dell'Impero turco ha indirettamente affievolito la minaccia turca sul canale di Suez, rendendo così disponibili truppe inglesi impegnate alla difesa dell'Egitto.

Naturalmente le truppe anglo-francesi dovranno unicamente servire ad affermare il possesso delle rive dello stretto, rimanendo sempre nel raggio di azione della flotta e sotto la protezione di questa; esse potranno inoltre essere utilissime per concorrere colla flotta all'attacco di quelle opere che, per la loro posizione, sono più difficili da battersi dal mare.

Tuttavia la penisola di Gallipoli, che costituisce la riva europea dello stretto, potrà, a suo tempo, essere abbastanza facile preda delle truppe da sbarco, poiché facilmente essa può venire tagliata fuori dal resto della Turchia, occupando l'istmo che la congiunge al continente.

Fino ad ora l'operazione, intrapresa dagli anglo-francesi, non è che al suo inizio, e non ha superato che le minori difficoltà; le operazioni più difficili e più complesse incominciano ora, ed esse richie-

deranno certo tempo, pazienza e Sacrifici. Il generalissimo turco, Enver pascià, ha confidato alla *Frankfurter Zeitung*, in tutta segretezza, che egli ha la completa sicurezza circa la inviolabilità dello stretto, sicurezza che gli è confermata dal fatto che la distruzione dei forti esterni dei Dardanelli faceva parte del piano di difesa turco, e che, con mille colpi, le flotte franco-inglesi riuscirono solo a ferire un soldato e a uccidere un ufficiale che trovavasi in piccola licenza, *pardon*, in riconoscizione; naturalmente a Berlino si esclude che i francesi e gli inglesi riescano nel loro tentativo di forzamento.

Tutto ciò è perfettamente naturale, ma a noi, che siamo al di fuori, appare comicamente, ingenuo. O che la *Frankfurter Zeitung* poteva nutrire qualche dubbio sulla risposta che le avrebbe data Enver pascià? Sarebbe stato impossibile ad Enver pascià dare una risposta differente ed anche ammessa questa impossibilità, e cioè che la risposta fosse stata differente, la *Frankfurter* l'avrebbe modificata prima di stamparla.

Molto probabilmente i famosi Dardanelli sono meno forti e meno muniti di quanto si creda. Già li

copriva la fama di essere inviolabili, e, certo, in questi ultimi tempi, la Turchia ha avuto tante gatte da pelare che non deve avere profuso i limitati milioni a rafforzare con opere e con armi modernissime il famoso stretto, che era guardato a vista specialmente dalle gelosie internazionali.

L'attacco anglo-francese non era previsto, poiché non si pensava che le flotte di queste due nazioni, già in lotta colle flotte tedesca ed austriaca, sentissero tanta fede in sé stesse da accingersi ad una simile impresa.

La massima parte delle opere che muniscono lo stretto, e non solo quelle che ne guardavano l'imboccatura esterna, debbono essere antiche e, nel momento presente, si sta certamente facendo tutto il possibile per rafforzarle, ma pochi debbono essere i mezzi disponibili e non si potrà ottenere gran che. Ciò non toglie che l'impresa sia ardua e forse anche penosa; ma nessuna impresa ardua e penosa ha mai arrestato un nemico forte, audace e risoluto, e noi, ancora una volta, esprimiamo il nostro parere completamente favorevole alla riuscita di un atto così risoluto che segnerà nella storia la fine della dominazione turca in Europa.

**11/84.**

**La gran morsa, 7 marzo 1915, p. 3.**

Le due branche della morsa che comprendono il gruppo formato dagli Imperi centrali presentano un carattere differente; quella occidentale è rigida, elastica quella orientale.

Sui confini occidentali del grande teatro della guerra gli eserciti avversari si sono solidamente abbarbicati al terreno tormentato dalle mille difese e dai mille agguati, e, da mesi, sono immobili o quasi, poiché i piccoli spostamenti che avvengono sono insignificanti in confronto alla lunghezza del fronte. I due schieramenti paralleli, vicinissimi, hanno assunto una forma irregolare, a salienti ed a rientranti, e desta stupore lo scorgere come questa forma irregolare si mantenga per così lungo tempo, e non vada, invece, col tempo, rettificandosi come sarebbe naturale.

Dietro queste linee, diremmo quasi permanenti, di schieramento si sono venuti costituendo, ed assumendo anch'essi forma e carattere di permanenza, tutti gli organi necessari al servizio della linea di battaglia; poco all'indietro della linea di fuoco il terreno viene coltivato e si spera di raccogliere i frutti di una tale coltivazione eseguita quasi sotto

il fuoco nemico. Sembra che, fra Francia e Germania, si sia andato costituendo un profondo vallo a rispettiva difesa dei due Paesi; dietro questo vallo, da una parte e dall'altra si accumulano mezzi di difesa, si lavora e si spera. Quante centinaia di migliaia di uomini vivono da una parte e dell'altra di una tale linea di separazione, derivata nella sua forma capricciosa dai primi urti degli avversari e cristallizzatasi nella comune impotenza a progredire? Chi può dirlo con esattezza? Ora che cosa fanno da mesi tutti questi uomini in armi? Solo una piccolissima parte combatte e vigila, e, certo, tutto il resto non ozia. Molto probabilmente, chi non combatte e non vigila, lavora a rendere il terreno immediatamente retrostante alla linea di fuoco adatto a successive difese, poiché la fiducia nella vittoria non deve far dimenticare i provvedimenti necessari a riparare ad una sconfitta.

Sia da una parte che dall'altra della lunga linea di separazione e di contatto dei due avversari, si deve stendere una larga zona di terreno fortemente preparata a proteggere un eventuale ripiegamento. Tutto ciò rende estremamente difficile, tanto per

l'uno quanto per l'altro partito, di avanzare, perché non si tratta più di sfondare una fronte nemica abbastanza sottile, si tratta di attraversare una zona abbastanza estesa, preparata dal nemico alla resistenza più aspra, che può fiaccare l'urto più potente.

Evidentemente i facili critici, che ricordano la guerra di cordone per dire la loro alla forma che la guerra attuale ha assunto, hanno, in apparenza almeno, buon giuoco. Secondo loro l'abile capitano, o dell'uno o dell'altro partito, dovrebbe riunire una massa competente di forze in un punto della lunga linea per sfondare, con una vigorosa offensiva, il punto corrispondente della linea avversaria. Tutto ciò è molto semplice a chiacchiere, e forse inattuabile in pratica, poiché appunto non si tratta di sfondare una linea, ma di attraversare una zona; per far ciò occorre tempo ed il nemico approfitta di questo tempo per correre alla parata.

Ogni tanto in Francia sorgono dei critici all'attitudine, che essi chiamano passiva, dello stato maggiore francese; critici che vorrebbero veder sviluppare la furia francese, senza pensare che la furia francese può smorzarsi di fronte ad una serie multipla di reti di filo di ferro e di trincee perfezionate. Tali critiche sono invero, dato lo stato di assedio politico che vige nella Repubblica, molto blande, e non giungono certo a toccare il generale Joffre, che, pur dovendo essere il maggior interessato a colpire decisamente il nemico, si mantiene imperturbabile nella sua linea di condotta, che, fino ad ora, ha salvato la Francia.

Data la forma che ha assunto la guerra è indispensabile la maggior economia delle forze, economia che deve essere presa nel suo più giusto significato ed ugualmente lontana dalla prodigalità e dall'avarizia.

Uno sforzo violento in punto della grande linea avversaria potrebbe, forse, avere il risultato di far arretrare l'avversario di qualche poco, non certo quello di dargli un colpo decisivo, mentre costerebbe immensamente; la differenza fra il profitto e le perdite risulterebbe negativa, come probabilmente è risultata negativa per i tedeschi nell'azione offensiva svolta nella Prussia orientale.

La branca occidentale della gran morsa è rigida ed è sufficiente che si mantenga tale, almeno per ora. Quella orientale, invece, è elastica. Come abbiamo osservato altre volte, lo schieramento russo presenta la singolare qualità di cedere, dinanzi alle forti pressioni; di cedere fino ad un certo punto, come una materia elastica, e poi, da quel punto,

di riportarsi avanti.

Questo fenomeno, che si è già ripetuto diverse volte, può essere causato da due ordini di fatti: o perché la pressione non è mantenuta dall'avversario, o perché le truppe russe, retrocedendo, si rafforzano cogli elementi che si trovano sul loro tergo; probabilmente dipendono dalla somma di questi due ordini di fatti.

I tedeschi, dopo l'ultima offensiva nella Prussia orientale, erano già giunti al punto da ritenere l'affare liquidato, e, di fatto, l'Imperatore aveva già mandato, al generale Hindenburg ed al suo capo di stato maggiore, le foglie d'alloro dell'*ordre pour le mérite*, e già una *Zeitung* aveva parlato dell'esperanto del famoso generale. Ma l'affare non era liquidato, almeno per i russi, i quali dimostrarono contrattaccando vigorosamente le truppe dei generali laureati, di parlare anch'essi, correntemente, l'esperanto. Forse questa offensiva riuscì ai russi sia perché essi erano venuti rinforzandosi, sia perché parte delle truppe tedesche, ritenuta la cosa liquidata, erano state distolte dalla Prussia orientale. Anche nella Galizia orientale e nella Bucovina sembra che i russi rigettino nuovamente gli austro-tedeschi, i quali, dopo i successi ottenuti, hanno allontanato, da questo scacchiere, tre corpi tedeschi.

Lo schieramento russo, elastico alle sue ali, sembra si sia fissato ai centro, nella Polonia e nella Galizia occidentale. Questo, diremo così, fissamento del centro russo può dipendere da due cause: quella di non portarsi troppo avanti delle ali, quella di avere di contro una zona fortificata, simile a quella che si presenta sullo scacchiere francese.

I lettori potranno trovare che il paragone della morsa da noi fatto non calza, in quanto che esso fornisce l'idea di qualche cosa che venga mano mano stringendosi, mentre, nel caso presente, la morsa non accenna a chiudersi, anzi, essendo una branca elastica, talvolta essa si allarga.

Ma noi non intendiamo affatto indicare, col paragone fatto, un qualche cosa che stringe ciò che afferra fino a stritolarlo, intendiamo semplicemente un qualche cosa che ha afferrato gli Imperi centrali, fra una branca rigida ed una elastica, e non li lascia sfuggire, pur permettendo ad essi di dibattersi, anche violentemente, esaurendoli; un qualche cosa come una mano che abbia afferrato un passerotto e lo tenga prigioniero, e non apra la sua stretta fino a quando non senta che il piccolo cuore ha cessato di battere.

Il passerotto però ha più probabilità di sfuggire alla



mano che lo tiene, approfittando di un momentaneo allentamento, che non gli Imperi centrali di togliersi dalla morsa dalla quale sono afferrati, poiché per ottenere questo scopo sarebbe necessario spezzare addirittura una delle due branche; l'allontanamento o l'allargamento di esse non servirebbe a nulla. Così afferrati, gli Imperi centrali, sono destinati a soccombere anche se non riuscirà, alla morsa che li tiene, di serrare maggiormente la sua stretta, come è destinato a soccombere il passerotto serrato da una mano, anche se questa lo tiene dolcemente, ma se nessuno si incarica di apportargli il cibo necessario alla sua vita.

E la situazione è precisamente questa: le forze di terra tengono gli Imperi centrali, quelle di mare impediscono che ad essi provenga il sostentamento necessario alla vita ed alla lotta.

In tali condizioni la risoluzione è certo lenta, e, più che dalla virtù degli eserciti, la durata della resi-

stenza dipenderà dalla virtù dei popoli e dai sacrifici che essi sapranno sostenere.

In questi giorni due fatti caratteristici sono venuti a dare un'idea dei sacrifici ai quali debbono sottostare le popolazioni degli Imperi centrali per prolungare la loro resistenza magnifica: in Germania sono state ancora ridotte le razioni giornaliere di pane e di farina, in Austria, sono stati chiamati sotto le armi gli uomini, già dichiarati inabili, dai 38 ai 42 anni. Questi due fatti se non dimostrano categoricamente che le due Potenze sono ridotte al limite delle loro risorse, dimostrano tuttavia che esse hanno quasi raggiunto il limite di ciò che si può domandare ad una nazione.

La terribile guerra finirà, non con una sconfitta di eserciti, ma con la sconfitta di intere nazioni ridotte allo stremo d'ogni loro forza fisica e morale, e perciò con una sconfitta disastrosa dalla quale sarà difficile e penoso il risollevarlo.

**11/85.**

**La locomotiva ed il rullo, 20 marzo 1915, p. 3.**

Come avevamo previsto, la battaglia sulla fronte orientale è andata rappresentandosi dopo l'ultima agitazione violenta; i tedeschi mancando di quella preponderanza necessaria per ottenere un risultato decisivo, i russi, a loro volta, mancando di quell'insieme di mezzi offensivi, materiali e morali, necessari per spingere a fondo una decisa controffensiva.

Dicesi che il generale Hindenburg, parlando con un giornalista americano, abbia paragonato la lotta fra i tedeschi ed i russi alla lotta fra la locomotiva ed il rullo compressore. Il paragone è quanto mai calzante, ma non certo favorevole alla Germania. La locomotiva che si lancia sul compressore ne arresta sì la lenta avanzata, e può anche farlo retrocedere alquanto, ma si frange contro la robusta struttura del compressore, che assorbe la forza viva dell'urto senza grave danno per riprendere nuovamente la lenta marcia in avanti. E ciò che finora è avvenuto appunto tutte le volte che il generale Hindenburg ha lanciato la locomotiva tedesca contro il compressore russo; a forza di urti successivi la locomotiva tedesca ha perduto la sua primitiva precisione di movimenti, si è logorata, e la sua vivacità di impulso si è andata man mano affievolendo, mentre gli organi robusti e rozzi del pesante compressore non hanno subito danni di qualche entità rispetto alla sua potenza primitiva.

I tedeschi hanno abusato un poco del sistema della locomotiva e nonostante il loro impeto da tutte le parti hanno trovato degli arresti che li hanno violentemente frenati. Se l'Intesa è stata capace di arrestare la violenza delle locomotive tedesche nei primordi della guerra, quando quelle macchine erano nuove e nel migliore loro assetto, e quando gli avversari, impreparati all'urto subitaneo e violento, non erano in grado di opporre che ostacoli di circostanza, che avverrà ora, quando, per il già lungo travaglio, le locomotive tedesche hanno perduto gran parte della loro efficienza primitiva, e l'Intesa ha avuto tempo di radunare e di preparare mezzi di arresto convenienti e potenti?

La guerra è stata perduta dagli Imperi centrali alla battaglia della Marna. Questa fu la battaglia decisiva della grande guerra; da allora ad oggi e da oggi in poi tutta la guerra non ha rappresentato e non rappresenterà che uno strascico più o meno lungo di quella battaglia decisiva.

Questa affermazione, che può apparire azzardata, riceverà pienamente la sua conferma dallo svolgersi dei fatti a venire, perché rappresenta semplicemente l'espressione di un fenomeno fatale ed ineluttabile.

L'esercito tedesco, il primo, quello più perfetto, più forte, meglio armato, meglio inquadrato, non è riuscito, nonostante l'intensa ed accurata prepa-



razione, ad abbattere la Francia sola e quasi disarmata. Questo è il fatto nella sua più nuda crudità. Dopo otto o nove mesi di guerra, quando tutti i nemici si sono rafforzati, traendo da tutte le loro riserve, ancora ricche ed abbondanti, nuovi e numerosi elementi di forze, quale speranza vi può ancora esistere per la vittoria germanica?

Gli Imperi centrali non combattono più per vincere né per imporsi; combattono per perdere meno e per non sottoporsi: le azioni offensive che gli eserciti austro-tedeschi tentano ancora non cambiano affatto la figura difensiva generica della guerra che essi conducono e che sono, dalla necessità delle cose, costretti a condurre sino alla fine.

Durante la massima parte del periodo invernale gli Imperi centrali si sono rivolti essenzialmente contro la Russia, lasciando che, durante tale periodo, la Francia si rafforzasse, l'Inghilterra preparasse un esercito, il Belgio riordinasse le sue truppe devastate. Questo fatto dimostra che la minaccia russa era più urgente e tale da far passare in seconda linea la minaccia, più lontana, del rafforzamento nemico sulla fronte occidentale; dimostra che gli Imperi centrali non si sono sentiti in grado di tenere ad oriente e di battere contemporaneamente ad occidente, dove più conveniva battere.

Ed essi non sono riusciti che a tenere ad oriente. D'altra parte sul fronte orientale gli eserciti austro-tedeschi non avevano e non hanno un obiettivo definito. Da questo lato non potevano sperare altro se non che di allargare la stretta russa. Anche se i russi fossero stati costretti ad abbandonare la Vistola e Varsavia, la Russia non era vinta affatto. Dall'altra parte invece, verso occidente, trovavansi, diremo così a portata di mano, obbiettivi eccellenti: Parigi e Calais.

L'occupazione di Parigi avrebbe potuto dare un fierissimo colpo alla Francia, quella di Calais un fierissimo colpo all'Inghilterra. Questi due obbiettivi territoriali furono abbandonati, fu abbandonato il concetto di abbattere l'esercito francese che, di qualità opposte al russo, avrebbe fortemente sentito il contraccolpo di una nuova ritirata, fu abbandonata Verdun per Ossowiecz.

Tutto ciò dimostra quanto la pressione russa si fece sentire nei confini orientali, e dimostra, per converso, tutta l'importanza dell'azione russa nella grande guerra.

A questa azione, lenta, pesante come quella di un rullo compressore, deve la Francia se ha potuto riorganizzare il suo esercito, l'Inghilterra se ha potuto formarsene uno, il Belgio se ha potuto raccogliere le sue truppe disperse e la Serbia se ha potuto riposare dopo la sua splendida vittoria.

Il generale Hindenburg parla con un certo dispregio del compressore russo che non muove, ma non aggiunge che il compressore non muove perché contro di esso puntano le maggiori forze degli Imperi centrali, i quali, costretti a mantenere fermo il terribile rullo, sono obbligati a lasciare che nel loro tergo si addensino i nemici.

Può cambiare in meglio la situazione degli Imperi alleati nei prossimi mesi? Potranno essi distogliere delle forze da quelle che mantengono immobile il compressore russo per lanciarle dall'altra parte? Certo che no. Le condizioni non sono variate che a danno degli Imperi alleati; nulla è avvenuto di decisivo in questo lungo periodo di tempo. Se non fu possibile giungere a Parigi allora, non vi è nessuna ragione perché ciò sia possibile domani. Se non fu possibile giungere a Calais quando l'esercito belga non era e quello inglese eravi per modo di dire, non vi è nessuna ragione perché sia possibile giungervi domani, quando vi sarà l'esercito belga e quando si presenterà quello inglese.

La grande guerra, il cui esito finale era prevedibile a priori, venne decisa alla battaglia della Marna. Dopo questa battaglia, il supremo interesse della Germania avrebbe dovuto indurre i suoi governanti a concludere la pace, perché, da quel momento in poi, la pace cominciava a salire di prezzo. Ciò non fu inteso, o non fu voluto intendere; ma da allora in poi, mentre negli Imperi centrali si conservò una fede fittizia nella vittoria finale, nelle nazioni dell'Intesa venne a formarsi una sempre più salda coscienza nella stessa vittoria, salda coscienza che aprì l'animo dei popoli ad una lieta speranza e che li indusse a sopportare con fede e con forza i sacrifici della guerra, nel pensiero che tali sacrifici non sarebbero stati compiuti invano. Con una tale ferma fede nella vittoria e con una salda volontà di vincere, nella imminente primavera, i popoli e gli eserciti dell'Intesa si preparano alle più aspre lotte che condurranno al termine luminoso della più grande guerra che abbia mai insanguinato il mondo.

11/86.

**Przemysl, 25 marzo 1915, p. 3.**

Il generale Kusmanck, comandante della piazza di Przemysl, ha assolto valorosamente il suo compito. I difensori della fortezza videro comparire i russi per la prima volta l'8 settembre, dopo la grande battaglia perduta dagli austriaci, verso i primi giorni di settembre; il primo investimento della piazza venne chiuso il 24 di quello stesso mese, ma questo primo investimento fu di breve durata, poiché circa diciotto giorni dopo, e cioè il 12 ottobre, la contro-offensiva austriaca riusciva a liberare Przemysl; ma la grandiosa battaglia del San finì verso il 5 novembre con una nuova disfatta austriaca, e Przemysl venne nuovamente stretta nel cerchio che non riuscì più a spezzare.

Dal 5 novembre al 22 marzo, Przemysl rimase come una spina conficcata profondamente nel piede russo che tentava i Carpazi; tale era il suo compito, ed a questo compito la fortezza e la sua guarnigione si adattarono meravigliosamente.

Posta a breve distanza dietro al fronte russo che saliva sui Carpazi, costituiva, pei russi, una minaccia continua sul tergo, per gli austriaci una attrazione per procedere innanzi alla sua liberazione. Le azioni fra l'esercito austriaco, operante nei Carpazi, e l'esercito austriaco, chiuso nella fortezza, furono sempre accordate; pur tuttavia non riuscirono mai ad ottenere lo scopo voluto.

Ma i russi furono certamente costretti ad immobilizzare intorno alla piazza di Przemysl una forza considerevole, certo superiore di molto a quelle contenute nella piazza stessa; questa immobilizzazione di forze e di mezzi avversari rappresentava appunto il valore e la missione della piazza; non è colpa della fortezza se l'esercito mobile austriaco non fu in grado di approfittare maggiormente del vantaggio che la forte resistenza di Przemysl gli presentava.

La difesa della fortezza fu ispirata al più sano criterio, essa fu attiva, instancabile, energica; il suo presidio non si rinchiuso dietro le mura munite, ma seppe sempre e fino all'ultimo momento uscirne arditamente ed arditamente attaccare l'investitore, il quale, probabilmente, mancando dei mezzi necessari a svolgere un assedio regolare, si limitò a mantenere la piazza investita, a contrapporsi alle sortite avversarie, ad attendere dall'esaurimento della guarnigione ciò che non poteva attendere dall'impiego dei mezzi ossidionali di cui non disponeva in misura sufficiente. Ciò dimostra che

le forze austriache rinchiuso nella piazza dovevano essere rilevanti, poiché senza forze rilevanti non è possibile un'azione vivace ed energica; ma dimostra anche che le forze russe, impiegate nell'investimento, dovevano essere ancora più rilevanti, per essere in grado di respingere, sempre, le numerose sortite lanciate in direzioni differentissime.

Il risultato pratico di questo successo russo consiste essenzialmente nel mettere a disposizione del comando russo tutti quei mezzi che, fino al 22 marzo, furono necessari per annullare l'azione di Przemysl; ciò rappresenta un rinforzo da cento cinquanta a duecento mila uomini sullo schieramento russo in Galizia, rinforzo capace, forse, di far piegare più rapidamente il piatto della bilancia. A ciò si aggiunga il possesso di un nodo importantissimo di ferrovie di valore strategico non indifferente.

Questa nuova disponibilità di forze, che giunge all'esercito russo sulla sua ala sinistra nel momento in cui la stagione si fa più propizia alle operazioni di rilievo, permetterà, forse, ai russi di riprendere l'offensiva decisa verso Cracovia, azione che, come abbiamo altre volte accennato, si presenta la più propizia per raggiungere grandi e definitivi risultati.

Certo il 22 marzo è stato un giorno di gioia, per la Russia corrispondente ad un giorno di lutto per l'Austria; tuttavia la strenua difesa di Przemysl merita tutta la nostra ammirazione più incondizionata, poiché la sua guarnigione ed il suo comandante fornirono un magnifico esempio di indomito coraggio e di virile agire.

Fino all'ultimo il generale Kusmanck tenne; quando vide che era giunto il momento di dover cedere per la forza ineluttabile delle cose, decise di tentare l'ultima disperata sortita per rompere il cerchio che lo rinserrava, svincolare i resti della guarnigione lungamente provata; divise fra le sue truppe gli ultimi approvvigionamenti, lanciò sul nemico ciò che gli restava di proiettili d'artiglieria e si gettò a corpo perduto contro il cerchio di ferro che l'attornia.

Nell'ordine del 18 marzo il generale Kusmanck indirizzava alle sue truppe queste parole:

«...Io vi dico ora la mia ultima intenzione. Io vi condurrò per sfondare con punte di acciaio il cerchio di ferro del nemico. Marciare poi sempre più lungi.

Bisogna cacciare tutti coloro che ci sbarrano il cammino.

Soldati! noi abbiamo diviso i nostri ultimi approvvigionamenti; l'onore del nostro Paese e l'onore di ciascuno di voi vieta, dopo questa gloriosa lotta, di diventare, come un gregge impotente, preda facile del nemico».

Quando si consideri il momento e la situazione nella quale questo breve brano di prosa venne scritto, e ciò che esso rappresenta nel suo stile severo e sereno, si deve ammirare chi lo scrisse e rendergli l'omaggio che i russi gli resero facendo, essi stessi, pubblicare e notificare al mondo le superbe parole del loro avversario.

Ma il cerchio di ferro non si franse, ed era certo l'ultimo sforzo, dopo di che non rimaneva che la morte per fame; non rimaneva che la resa.

La sorte di Przemysl rappresenta, in piccolo, la sorte riservata agli Imperi centrali. Anche essi, come la fortezza austriaca, sono investiti, e se il nemico non è capace di prenderli per forza, è atto a mantenere chiuso l'investimento, senza che essi siano capaci di romperlo.

Le risorse degli Imperi centrali sono maggiori di quelle che erano disponibili a Przemysl; ma non è che una questione di misura, e, perciò, una questione di tempo. Il cancelliere, in una intervista concessa al *Berlinski Tidende*, si lasciò sfuggire questa frase: «Abbiamo viveri fino all'autunno», e certo questa frase rappresenta un'affermazione

esatta. Fino all'inverno seguente la grande piazza austro-tedesca potrà resistere.

E, come quella di Przemysl, la gran piazza austro-tedesca cercherà di fare delle sortite violente contro gli investitori, ma senza risultato, perché ormai l'investimento si è troppo rafforzato; ma verrà il giorno in cui anch'essa dovrà dire: «Abbiamo diviso i nostri ultimi approvvigionamenti», e sarà il giorno precedente alla resa.

Ma le nazioni non sono delle piazzeforti. Le piazzeforti non sono fine a sé stesse; poco importa che la guarnigione di una piazzaforte venga anche completamente distrutta, se la sua distruzione è utile al fine della guerra; le nazioni sono fine a se stesse e fanno la guerra appunto per non essere distrutte; l'ammirazione del vincitore non giungerà mai al punto di riconsegnare la spada alla nazione vinta.

Si dirà che noi vediamo nero nei destini degli austro-tedeschi; noi crediamo semplicemente di veder giusto, e, se l'avvenire confermerà la nostra visione, noi ricorderemo che, dopo la battaglia della Marna, abbiamo subito detto che la miglior soluzione, per la Germania, era quella di concludere la pace.

Allora la Germania intendeva concludere una pace *durevole* nel senso di rimanere arbitra dell'Europa; oggi si accontenterebbe di una pace *onorevole*, nel senso di guadagnare ancora qualche cosa; di che si accontenterà al ritorno delle nevi?

11/87.

**Fiore di primavera, 26 marzo 1915, p. 3.**

*Ultimo articolo di Douhet sulla "Gazzetta del popolo". Il giornale non fornisce alcuna spiegazione sulla interruzione della collaborazione.*

(N.d.C.)

Chiudevamo un recente articolo affermando consistere il principio della cooperazione delle varie armi sul campo di battaglia nell'azione concorde di tutte le armi all'agevolazione della difficile e decisiva azione dell'arma regina, della fanteria, l'unica arma che possa saldamente affermarsi sulle posizioni conquistare e saldamente mantenersi sopra di esse. Ma sul campo di battaglia un'altra cooperazione deve svolgersi: quella fra le varie unità che, nello stesso campo, combattono. Naturalmente tutte le unità che vengono a trovarsi impegnate, in seguito ad un ordine superiore, nello

stesso combattimento, sono dirette, dallo stesso ordine superiore, ad una azione concorde e legata ad un unico fine, ma ciò non è sufficiente per fornire all'azione quell'armonia perfetta, per ottenere la quale è necessario che tutte le sue parti siano intonate su di una stessa vibrazione.

Tale vibrazione comune non può essere fornita che da quella automatica cooperazione, diremo così, istintiva, per la quale nessuno dimentichi mai che fa parte intima di un tutto unico, e che non basta guardare dinanzi a sé, ma è necessario guardare anche accanto a sé.

Le lunghe linee di battaglia presentano difficoltà variabili; in taluni punti il procedere è relativamente facile, in altri asprissimo. Chi trova facile l'avanzata non deve limitarsi ad avanzare per conto suo, deve invece provvedere a facilitare il compito più



arduo di chi gli sta a fianco ed ha di fronte a sé l'ostacolo più aspro. Un immenso e caldo spirito di fratellanza e di abnegazione deve aleggiare su tutta la linea di battaglia, e nella battaglia, l'atto più brutale delle moltitudini, viene a verificarsi ed a svilupparsi il sentimento umano più alto: l'altruismo spinto fino al sacrificio completo di sé stessi. Così, per esempio, quando si tratti di procedere ad esercitare uno sforzo contro una parte della linea avversaria, necessita che, sulla parte di linea minacciata, il nemico non possa raccogliere altre forze traendole da resto della linea. Per ottenere questo scopo è necessario impegnare anche il resto della linea avversaria, cercando di attirare sopra di sé le offese nemiche. Per distrarre il nemico non vi è altro mezzo che obbligarlo ad esercitare altrove la sua attenzione e colla sua attenzione il suo fuoco.

Questa cooperazione sul campo di battaglia, nel caso della grande guerra europea, si estende ai campi di battaglia che, se pure lontani l'uno dall'altro, formano una sola armonia e dovrebbero, se la cosa fosse possibile, essere coordinati da una sola altissima mente.

Le lunghissime linee di schieramento, che vanno dal mare del Nord al confine svizzero, e dal Baltico al confine rumeno, si ricollegano idealmente in un solo immenso schieramento, e la vittoria decisiva può essere fornita dalla vittoria decisiva di un tratto di esso; la battaglia è una sola, se pure dall'uno all'altro fronte corrono centinaia di chilometri.

Certo che, come coordinazione dell'azione, gli Imperi centrali vengono a trovarsi in migliori condizioni, sia per il semplice fatto geografico pel quale essi si trovano a stretto contatto di confine, sia per il fatto morale che il grande stato maggiore tedesco ha, come è noto, assunto la direzione generale delle operazioni, tanto che si può dire che gli Imperi centrali dispongono di un solo esercito austro-tedesco e non di due eserciti distinti.

Questa fusione intima della potenza militare delle due nazioni ha certamente facilitato il difficilissimo loro compito, perché la gran massa delle forze è venuta a costituire un tutto omogeneo a disposizione di una sola volontà. Dalla parte della Intesa i due eserciti principali, il russo ed il francese, sono divisi nello spazio dal territorio tedesco; i Comandi dei vari eserciti sono certamente divisi dalla istintiva fierezza per la quale certamente nessuno vorrà abdicare completamente alla propria libertà di azione.

Così, mentre la cooperazione austro-tedesca è

diventata naturale, la cooperazione dell'Intesa deve essere accordata in omaggio semplicemente al comune interesse. Questo è il lato debole dell'Intesa, perché, se lo spirito puro della cooperazione può regnare fra tutte le parti di uno stesso esercito, più difficilmente riesce ad imporsi fra eserciti diversi. Tuttavia i supremi Comandi degli eserciti dell'Intesa debbono cercare di raggiungere l'ideale della più perfetta cooperazione nell'interesse comune, perché nell'interesse comune è vincere, è abbattere l'avversario; poco importa se lo si vinca o lo si abbatta in oriente piuttosto che in occidente o viceversa.

Sul vasto campo di battaglia complessivo da qual parte dovrà l'Intesa cercare di vincere, da qual punto dovrà cercare invece semplicemente di trattenere?

Secondo noi la risposta non è dubbia. Lo sforzo per ottenere la vittoria decisiva deve essere fatto dalla Russia sul fronte orientale, perché da questa parte gli ostacoli naturali, primo la distanza, sono inferiori che non dall'altra per giungere al cuore della Germania.

Sul fronte occidentale esistono, contro gli eserciti anglo-francesi, ostacoli naturali ed artificiali formidabili che sono atti a rallentare enormemente le operazioni di guerra; la distanza dalla capitale tedesca è quasi il doppio che non dall'altra parte, le linee di operazione dovrebbero assumere proporzioni enormi provocando un enorme corrispondente assottigliamento degli eserciti i quali, d'altra parte, non sono inesauribili. Per converso l'esercito russo, a quanto si dice, è il meno atto ad una offensiva a fondo, ma ciò che si dice è forse ancora il ricordo del passato; ciò che invece è certo si è che, fino ad ora almeno, il fronte orientale è stato quello più movimentato.

Dicendo che la missione del fronte occidentale dovrebbe essere quella di trattenere, non vogliamo affatto intendere che gli anglo-francesi debbano limitarsi a conservare le attuali posizioni; al contrario: il miglior modo per trattenere il nemico è quello di attaccarlo e di attaccarlo decisamente per obbligarlo a impegnarvi il massimo delle sue forze. Perciò non vi può essere il timore di disperdere la furia francese, anzi questa può riuscire utilissima per attirare verso occidente la maggior parte possibile delle forze tedesche.

In realtà la ripartizione dei compiti fra le due fronti si farà automaticamente alla condizione di un accordo generico nel momento propizio di svolgere l'operazione. E questo momento propizio verrà



per l'Intesa quando le forze dell'Intesa saranno pronte all'azione e cioè quando tutto il nuovo esercito inglese sarà raccolto in Francia, quando le truppe coloniali abbiano svernato sulla riviera, quando l'esercito belga si sarà completamente rimesso, il serbo riordinato. In quel momento l'offensiva degli eserciti dell'Intesa dovrà essere simultanea, completa, decisa, da tutte le parti; nessuno dovrà mancare all'appello, ricordando che vincono le battaglie le forze che combattono e non quelle che assistono.

Se chi si trova in una posizione centrale, come gli eserciti austro-tedeschi, può valersi del giuoco di trattenere da una parte per dar cozzo contro l'altra, chi si trova nella posizione opposta deve impedire un tal giuoco attaccando vigorosamente e simulta-

neamente da tutte le parti; se agisse diversamente farebbe precisamente il giuoco dell'avversario, il che sarebbe, per lo meno, ingenuo.

Ed è appunto ciò che volevamo esprimere dicendo, uno degli scorsi giorni, che la cooperazione intima degli eserciti dell'Intesa deve avere, soprattutto, per scopo di impedire all'avversario di gettarsi or qua or là con forze preponderanti; deve essere tale da costringere il nemico a far fronte da tutte le parti nello stesso tempo e da permettere di approfittare immediatamente di un suo momento di debolezza o di fatica.

E, forse, la primavera imminente farà sbocciare rigoglioso anche questo fiore dal quale sortirà il frutto della vittoria.

## **CAPITOLO DODICESIMO**

**Scritti vari,  
gennaio-maggio 1915**

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

12/1.

### **L'arte della guerra, 1915.**

L'arte della guerra. *Raccolta di sei conferenze tenute all'Università Popolare di Torino 1914-15, da G. Douhet, ten. col. di S.M., Torino, S. Lattes & C., 1915, pp. 173.*

*Il volumetto raccoglie sei conferenze tenute da Douhet nell'inverno 1914-15 sui seguenti temi: L'arte della guerra, p. 1; Funzione delle varie armi e loro armamento, p. 31; La battaglia, p. 59; Mezzi di difesa e di attacco, p. 87; Aeronautica, p. 115; La guerra sul mare, p. 147. Si tratta di un riassunto della dottrina militare del tempo, con pochi accenni alla guerra in corso, che documenta soprattutto le preoccupazioni e capacità divulgative di Douhet. Non pubblichiamo perciò il volumetto integralmente, ma soltanto le pagine iniziali, pp. 1-7, le pp. 130-45 del capitolo sull'aeronautica (le pp. 115-30 dello stesso capitolo riprendono con poche modifiche quanto Douhet aveva già scritto nei documenti 9/1 e 10/6 di questo volume) e alcune pagine conclusive che riprendono il tema dell'importanza e del futuro dell'aviazione, pp. 170-73. Il titolo di queste ultime pagine, Sul ruolo futuro dell'aviazione, è dei curatori del volume.*

(N.d.C.)

### **L'arte della guerra**

Il carattere essenziale delle guerre moderne consiste nel fatto che oggi giorno le guerre si combattono, più che con eserciti, fra nazioni intere. Non è più il cozzo di due determinate categorie di

uomini o di cittadini armati quello che determina la sorte delle nazioni, è l'urto delle nazioni nella loro interezza più piena; il cozzo formidabile di tutte le energie materiali e morali delle nazioni avverse, esasperate dal sentimento profondo della propria conservazione, in una lotta che eccita e sublima ogni più alta e virile cittadina virtù.

La guerra ha assunto un carattere dirò così universale, e ad essa tutti concorrono con tutte le loro forze e con tutte le loro capacità. Allo squillare della terribile parola, che ha come un suono di fanfara e mette nell'animo di tutti un sottile brivido di vivace eccitazione, popoli intieri sorgono in armi; ogni uomo valido, abbandonando le cure abituali, uscendo dall'officina stridente, salutando il campo seminato e la vigna in fiore, dimenticando la speculazione scientifica, il suo commercio o la sua industria, è pronto ad impugnare l'arma per la difesa della patria comune; chi non è adatto alla lotta nel campo trova il lavoro che gli è adatto per concorrere, e non in minore misura, allo scopo comune; le madri, le spose e le fanciulle stesse, tergendo da gli occhi il pianto che sale dai cuori lacerati per gli improvvisi abbandoni, si adoperano, nella misura delle loro deboli forze, al lavoro comune. Per tutta la nazione scorre un fremito nuovo e più forte, ed una onda più calda di fratellanza serpeggia fra i nati di una stessa grande madre comune: le meschine competizioni si assopiscono: improvvisamente un grave e santo com-



pito si presenta fulgido e chiaro dinnanzi agli occhi di tutti, e tutti sentono istintivo il bisogno di raccogliersi gli uni vicino agli altri per costituire una immensa, incrollabile forza da opporre al nemico, a quel nemico che bisogna vincere.

Le nazioni in guerra vengono a costituire come un corpo unico, tutto teso alla lotta in uno sforzo complessivo, e diretto unicamente alla lotta. E, se l'esercito costituisce il pugno che ricerca il nemico per abbatterlo sotto la sua violenza e sotto il suo impeto o per parare i colpi avversi in modo che essi non vengano ad offendere le parti più sensitive e più vulnerabili del gran corpo che difende, tutto il resto della nazione, che costituisce nel suo insieme il gran corpo teso alla lotta è, in tutti i suoi muscoli e in tutte le sue fibre, interessato al conflitto grandioso: e tutto il suo sangue più puro e più generoso corre, pel braccio che combatte, al pugno che mantiene salda l'arma che offende, fermo lo scudo che ripara, senza una distrazione di pensiero, senza una deficienza di azione.

Nel periodo dell'attuale evoluzione della società umana la guerra ci afferra tutti nelle sue mani possenti, e tutti ci indirizza al suo scopo; a tutti indica una sola meta; a tutti può domandare i supremi sacrifici, ed il supremo sacrificio che l'uomo può compiere non è sempre quella della propria vita sul campo.

Data questa universalità, quanto si riferisce alla guerra, non può lasciare indifferente chicchessia, ed è perciò che molto mi è grato parlare dell'arte della guerra dinnanzi ad un pubblico non militare poichè, se pure non militare, ciascuno di voi può essere chiamato a compiere il proprio dovere per la patria comune, brillantemente sul campo di battaglia, fra il fragore delle armi e l'ardore della lotta, o più oscuratamente ma non meno utilmente, nell'interno del paese, fra il silenzio dell'attesa, per dar vita e potenza a chi combatte sul campo.

Lo scopo immediato che si prefigge la guerra è quello di vincere, e perciò l'arte della guerra consiste nella migliore utilizzazione di tutte le energie materiali e morali della nazione allo scopo di vincere. La guerra rappresenta uno stato di vita anormale dell'umana società. Il vasto e vario complesso, che prende nome di umanità, viene a volta, sorpreso da crisi acutissime, da una specie di convulsione irrefrenabile, durante la quale venga a perdersi, od a sospendersi, ogni senso umano; e tutto appare come invaso da una furia devastatrice e distruttrice. Sembra quasi una vertigine od una ebbrezza collettiva assalente l'umanità, stanca di vivere

tranquilla, ed arrestante per un momento il lento suo progredire.

La guerra è antica quanto l'uomo, ma, ed è strano il constatarlo, ha assunto forme ed aspetti tanto più terribili quanto più l'uomo andò incivilendo.

Allorchè l'uomo viveva isolato, chiudendo il circolo della sociale convivenza attorno alla sua famiglia, erano lotte da uomo a uomo, armi il sasso e la clava, cause il possesso della donna o della preda cacciata.

Man mano, allargandosi e perfezionandosi la convivenza sociale, progredirono le armi, aumentarono i combattenti, ingrandirono le cause. L'uomo delle caverne combatteva con la selce scheggiata per disputare all'avversario un cerbiatto ucciso, l'uomo dell'epoca del telegrafo senza fili combatte per terra, per mare e nel cielo, per il possesso di una provincia, per una predominanza commerciale od industriale.

Mancava allora una legge ed una sanzione che sovrastasse agli uomini isolati, ed, agli uomini isolati, ultima ragione era la forza; manca, ancora oggi, una legge od una sanzione che sovrasti alle nazioni, ultimo loro mezzo è ancora la forza.

Apparentemente sembra che nella società delle nazioni esista una armonia di intenti che dovrebbe essere coordinata al bene supremo della umanità tutta, ma in realtà ciò non è: ogni nazione, ogni razza, ha caratteri speciali, interesse ed aspirazioni proprie; la fratellanza umana è una vana espressione, e tutto procede abbastanza bene finché non avvengono urti troppo violenti, od attriti troppo stridenti, ma quando i contrasti si acuiscono, quando opposti interessi vengono a cozzare, si produce la scintilla propagatrice dell'incendio spaventevole; è la guerra: la convulsione ed il delirio si scatenano.

Certo, il fatto che l'umanità possa andare soggetta, quasi periodicamente, a tali crisi anormali, dimostra, di per sé stesso, che l'umanità è ancora molto arretrata nel suo cammino, che la società umana è ben lungi dall'essere perfetta, e che a tutti gli uomini di buona volontà incombe un sacro dovere: quello di rendere migliore l'umanità di cui fanno parte; quello di perfezionare la società umana liberandola da questo incubo perenne che la tiene sotto la sua terribile soggezione, da questa specie di epilessia collettiva che trasfigura, deformandolo, il volto del genere umano.

È questo un lavoro lento, continuo e paziente che avrà bisogno di secoli per portare i suoi frutti magnifici, perchè la causa di questo male che

travaglia la povera umanità, da tanti mali già travagliata, ha radici profondamente ramificate, anti- che quanto il genere umano, e che nessuna forza umana può svellere di un tratto, neppure esercitan- do uno sforzo sovrumano: occorre migliorare l'uomo e la società; unità e collettività che, pur troppo, ricevono molto difficilmente l'impronta della bontà e della giustizia.

Questo, è il lavoro del futuro; ma noi, se pure abbiamo il dovere di preparare il futuro, vivendo nel presente, abbiamo un dovere più grande: quello di far fronte a quanto il presente ci apporta, tran- quillamente, serenamente e saldamente; guardan- do in faccia a viso aperto; scrutandolo fin nel bianco degli occhi. Ed il presente ammette la guerra, e mai, come in questo scorcio di tempo, ne abbia- mo avuto una prova più palpitante, più grandiosa e più manifesta.

Tutti siamo concordi nel dichiarare la guerra un terribile cataclisma, nessuno può dire che questo cataclisma non ci travolgerà. È una malattia terri- bile che può cogliere la Patria nostra, non sta in noi l'allontanarla; sta in noi il prepararci a superarla nel miglior modo possibile.

E forse le disadorne parole, che io vi dirò, sull'arte della guerra, rappresentando a voi, in modo estre- mamente succinto, lo svariato complesso che quest'arte abbraccia, potranno arrecare anch'esse il grano di sabbia al grande edificio [...].

#### [...] **Aeronautica**

Tutto ciò che io diceva allora è andato pienamente confermandosi nella grande guerra che fa sangui- nare il mondo. In essa l'aviazione si è imposta, e la forza delle cose ha costretto a riconoscerne l'assoluta necessità.

Ciò risulta anche dalle relazioni monche e fram- mentarie dei giornali, dalle quali si può rilevare come l'aviazione sia diventata l'occhio dell'eserci- to, la compagna inseparabile dell'artiglieria, l'au- siliaria della cavalleria.

La guerra ha colto l'Europa in un momento di preparazione per l'aviazione; in un momento in cui molti dubitavano e perciò tutte le nazioni si trova- rono impreparate al cimento dell'aria. Se la guerra avesse tardato qualche anno, a migliaia si sarebbe- ro scontrati i velivoli avversari nell'azzurro del cielo.

In genere il velivolo viene essenzialmente impie- gato a due scopi, e cioè a scopo di ricognizione ed a scopo di offesa.

Il velivolo impiegato a scopo di ricognizione è

sufficiente che porti sul nemico due occhi ed un cervello; due occhi per vedere, un cervello per comprendere e riferire quanto vede. L'insieme dell'organo di esplorazione aerea è costituito quindi dal velivolo che rappresenta il mezzo per sollevar- si, dal pilota che guida il velivolo e dall'osservatore che più specialmente è incaricato di osservare e di riferire. Gli apparecchi hanno una velocità da 100-120 km. all'ora; in un'ora e mezza possono percor- rere 150 km. verso il nemico, in un'altra ora e mezzo ritornare al punto di partenza e riferire ciò che fa il nemico a 150 km. di distanza.

Ciò dimostra facilmente come sia possibile al comandante in capo di un esercito di essere infor- mato sulle mosse nemiche quasi come delle mosse del proprio esercito: ciò dimostra facilmente pure come attualmente il giuoco della guerra sia dive- nuto un giuoco a carte scoperte e di quanto grave danno sarebbe non possedere tali mezzi di infor- mazione aerea, contro un nemico che ne possedes- se; sarebbe giuocare a carte scoperte contro un avversario che nascondesse il suo giuoco.

Ciò dimostra anche la convenienza somma di distruggere i mezzi aerei dell'avversario; chi giun- gesse a far ciò, riuscendo a conservare mezzi aerei a disposizione, potrebbe tenere nascosto il suo giuoco e scoprire quello avversario.

Prima della adozione dei mezzi aerei era la caval- leria che veniva incaricata di scoprire il nemico, ma naturalmente la cavalleria non poteva giungere che sulle prime linee del nemico, tutto ciò che trovavasi più indietro rimaneva all'oscuro. Oggi i velivoli non hanno preso il posto della cavalleria, ma hanno esteso immensamente il campo esplora- tivo; l'opera della cavalleria è rimasta immutata e si arresta alla prima linea nemica, il velivolo è incaricato di andare oltre questa linea a scoprire ciò che alla cavalleria rimane celato.

Per l'artiglieria l'aeroplano serve alla ricerca dei bersagli da battere, e l'opera dell'aeroplano in ausilio all'artiglieria è resa necessaria dalla tenden- za attuale di coprirsi il più che sia possibile alla vista del nemico e dalle lunghissime gittate delle bocche da fuoco. Inoltre l'aeroplano serve all'ar- tiglieria per informarla dell'andamento del tiro.

Dall'aeroplano si possono eseguire fotografie nitidissime che danno in modo preciso cognizione della situazione e delle opere che eseguisce il nemico e possono riuscire utilissime nelle opera- zioni di guerra.

Il velivolo è impiegato anche come arma offensiva contro il basso incaricandolo di lasciare cadere

proiettili contro bersagli che si trovano sulla superficie. Questi proiettili sono di vario genere e cadendo da una grande altezza acquistano una grande velocità di caduta. In genere sono bombe che scoppiano urtando contro il bersaglio, bombe che agiscono, sia mediante le schegge che producono, sia mediante la violenza della detonazione, sia mediante materie adatte a provocare incendi. Altri tipi di proiettili da lanciare dall'aereoplano sono le così dette frecce, impiegate dapprima dai francesi ed adottate anche dai tedeschi. Queste frecce sono dei pezzi di ferro della dimensione di un mezzo lapis terminate da una parte a punta e dall'altra parte appiattite; lasciate cadere da 1000-1500 metri di altezza le frecce si dispongono, durante la caduta, verticalmente con la punta in basso ed assumono una velocità tale da passare da parte a parte un uomo o un cavallo. Sono lasciate cadere dall'aereoplano a centinaia per volta ed hanno un effetto terribile perché sono silenziose ed invisibili, per cui le truppe che le conoscono rimangono perplesse allorché sopra di esse passa un aereoplano nemico.

Certo il tiro dell'aeroplano non è molto preciso ed i suoi bersagli debbono essere grandi. Ma non si può pretendere da un aeroplano solo un grande effetto come non lo si può pretendere da un solo cannone. I Taube che volarono su Parigi non ebbero grandi effetti, ma se invece di uno o di due si fossero presentati su Parigi trecento o cinquecento Taube probabilmente l'effetto sarebbe stato più grande. Va poi considerato che i Taube possono portare al massimo 40-60 kg. di bombe, mentre si possono avere apparecchi che ne possono portare 400 o 500 kg. ed allora la cosa cambia aspetto. Naturalmente l'azione offensiva degli aereoplani non deve essere rivolta contro le città, ma può essere rivolta su tutto l'esercito nemico e sulle retrovie di questo, sulle linee di comunicazione, sulle ferrovie, sui treni, sugli enormi convogli, sui magazzini, sulle navi, sugli arsenali, ecc. ecc.

Contro l'azione offensiva dell'aeroplano nessuno può ritenersi sicuro perché essa giunge dovunque; e se nella guerra attuale essa non si manifestò nella sua interezza, lo si deve al fatto che la guerra colse l'aviazione in un momento di formazione e di esitazione; ma tutte le nazioni in guerra lavorano ardentemente ad accrescere i loro mezzi aerei e forse, prima che finisca l'attuale guerra, assisteremo a qualche grossa sorpresa.

Come difendersi dagli aerei? Più volte nel corso di queste conferenze abbiamo visto che il miglior

modo per difendersi è quello di attaccare. Anche nell'aria la miglior difesa è l'attacco, ma gli aerei non si possono attaccare che nell'aria.

Il tentare di difendersi da terra dalle offese aeree è una illusione; il nemico bisogna andarlo a ricercare nel suo stesso elemento.

I fucili e le mitragliatrici hanno ben poco effetto quando gli aeroplani si mantengono ad una certa altezza; i cannoni speciali montati sopra automobili hanno forse un effetto superiore, ma bisogna tener presente che mentre le vie dell'aria sono infinite ed infinitamente variabili, mentre la velocità degli aeroplani è grandissima, i mezzi difensivi che corrono sulla superficie terrestre sono lenti e legati alle strade, né è assolutamente possibile distribuire su tutto il territorio di uno stato mezzi difensivi pronti a controbattere una qualsiasi capricciosa incursione aerea nemica.

Come è noto, tanto Parigi quanto Londra hanno preso una quantità di predisposizioni per difendersi da un attacco aereo nemico disponendo fucili, mitragliatrici, cannoncini, riflettori, ecc. in opportune località, ma è anche noto che le incursioni dei Taube su Parigi ebbero termine soltanto quando contro i Taube vennero lanciati apparecchi francesi; è anche noto che la miglior guardia di Londra sono le squadriglie inglesi che non lasciano avvicinare a Londra gli aerei nemici.

Difendersi dalle offese aeree da terra equivale precisamente a difendere da terra le proprie coste marittime, coll'aggravante che, mentre il mare non lamba che le coste, l'aria sfiora tutto il territorio dello stato.

La migliore difesa delle proprie coste si ottiene con una forte marina da guerra; questa verità è ormai universalmente riconosciuta e, tolto qualche piazza forte marittima, la difesa delle coste, dalle offese dal mare, resta affidata alla marina. Nello stesso modo la difesa dalle offese aeree, difesa che interessa non solo le coste ma tutto il territorio dello stato, deve essere affidata all'armata dell'aria.

Il nuovo elemento di cui l'uomo è riuscito ad impadronirsi ha una importanza non meno grande degli altri elementi, la terra ed il mare, nei quali l'uomo, da secoli, è abituato a lottare.

Questa importanza non la si vede ancora nettamente da tutti, ma ciò non vuol dire che non esista, come non è detto che non esistesse l'America prima che Cristoforo Colombo la scoprisse. In questo caso il Cristoforo Colombo sarà la presente guerra. A tutti è nota l'importanza del dominio del mare, non meno importante è il dominio dell'aria.



Il dominio del mare ha permesso all'Inghilterra ed alla Francia di compiere dapprima grandissimi movimenti di truppa, sia dall'Inghilterra al continente, sia dalle Colonie ai punti minacciati; ha permesso di poi di mantenere libere le relazioni ed attivo il commercio. La soggezione nel mare ha bloccato gli imperi centrali riducendoli alle loro uniche e materiali risorse e rendendone difficilissima la vita. Il dominio del mare sarà causa non ultima della vittoria della triplice intesa.

Il dominio dell'aria non avrebbe una importanza minore, se si fosse dato ai mezzi aerei l'importanza che essi dovevano avere, non avrà, nell'avvenire una minore importanza, poiché la presente guerra sta dimostrando, colla evidenza dei fatti, il vero valore delle armate dell'aria.

Se oggi una delle nazioni in lotta possedesse una assoluta predominanza aerea, quella nazione avrebbe certamente grandi probabilità di vittoria. Una assoluta predominanza aerea darebbe, alla nazione che la possedesse, la capacità di distruggere le forze aeree avversarie e di conservarne una parte delle proprie.

Ora bisogna immaginarsi quale vantaggio sarebbe per un partito poter disporre di adeguati mezzi aerei, contro un partito che non ne disponesse più, per formarsi un concetto della importanza del dominio dell'aria.

Chi domina l'aria viene a trovarsi nella condizione di lottare, mantenendo segrete le sue disposizioni, contro un avversario di cui conosce ogni disposizione; viene a trovarsi nelle condizioni di dare alla sua artiglieria degli occhi intelligenti ed acutissimi contro una artiglieria cieca; viene a trovarsi nelle condizioni di avere assicurato tutto ciò che sta dietro l'esercito combattente dalle offese aeree, e di avere la massima libertà di offesa in tutto il territorio nemico.

Nella presente guerra, come ho già detto, le nazioni in lotta si sono presentate con un'aviazione incerta e nuova, senza una chiarissima idea del modo con quale questa nuovissima e potentissima arma doveva essere impiegata. L'impiego dell'arma aerea risente perciò della grande incertezza che regna ancora, è un impiego vago, indefinito, saltuario, dal quale non si scorge un chiaro e netto indirizzo.

Ma la verità va facendosi strada perché il bisogno o la necessità la scoprono.

Mentre da un lato ferve il lavoro per accrescere la potenza aerea in ciascuna delle nazioni in lotta, tutte sentendo il bisogno di averne di più e sempre

di più, dall'altro si scorge spuntare l'idea del dominio dell'aria.

Londra sente le minacce della potenza aerea tedesca e sente anche che, per assicurarsi contro una tale minaccia, fucili, mitragliatrici e cannoni sono dei semplici palliativi, sente che occorre qualche cosa di più e di meglio. Per dissipare completamente la minaccia degli Zeppelin è necessario distruggere gli Zeppelin, come per dissipare ogni minaccia della flotta tedesca è necessario distruggere la flotta tedesca. E così nello stesso modo che l'Inghilterra ha inviato una squadra per distruggere le squadre tedesche che turbavano negli oceani il commercio inglese, l'Inghilterra manda i suoi aviatori a distruggere gli Zeppelin nei loro stessi hangars, e certo oggi l'Inghilterra si pente di non aver in tempo provveduto una maggiore quantità di mezzi atti a distruggere gli Zeppelin, ma siccome l'Inghilterra non è una nazione che si limiti a pentirsi ed a lamentarsi, oggi l'Inghilterra fa ogni sforzo per rimediare alla deficienza, che la guerra ha messo in luce.

La guerra nell'aria non è più oggi una utopia di cervello esaltato, è una realtà evidente ed il principio sommo della guerra nell'aria è quello di condurla in modo da conquistare il dominio dell'aria: precisamente come il principio sommo della guerra marittima è quella di conquistare il dominio del mare.

Concetto informatore dell'azione del marinaio deve essere quello di mandare a fondo le navi nemiche; concetto primo nell'azione dell'aviatore deve essere quello di far precipitare a terra gli aerei avversari. Conseguenza logica di tutto ciò è quella che gli aerei debbono essere anzitutto adatti a combattere nell'aria ed a distruggere gli aerei nemici nei loro ricoveri a terra; tutto il resto è secondario.

Ciò che oggi dico, e che nonostante la conferma data dalla guerra attuale appare forse ancora alquanto bizzarro, non è affatto un'idea nuova per me.

Nel luglio del 1910 (1), quando l'aviazione era ancora ai suoi primi passi e sembrava cosa che non dovesse interessare le persone serie, io scrivevo:

«Attualmente abbiamo la piena coscienza di quanta importanza sia il potere conquistare il dominio del mare; non meno importante sarà, fra breve, la

(1) Douhet si riferisce ai suoi articoli in data 21-22 e 23-24 luglio 1910 su "La Preparazione", ripubblicati in questo volume (N.d.C.)



conquista del dominio dell'aria, e solo allora, noi potremo usufruire dei vantaggi che si compendiano nella frase: dall'alto si vede bene e dall'alto si colpisce facilmente; vantaggi di cui non potremo godere i benefici finché non avremo costretto il nemico a rimanere sulla superficie.

Si combatterà dunque, ed aspramente, per il dominio dell'aria. E per ciò le nazioni civili, per prepararsi alla novissima lotta, appareranno e raccoglieranno i mezzi adatti; e, siccome in ogni lotta, a parità di altre condizioni, prevale il numero, così, come è avvenuto ed avviene per gli eserciti e la marina da guerra, avverrà per le forze aeree una gara incessante e frenata solo da contingenze di ordine economico; ed in causa di questa gara inevitabile - nella quale nessuna nazione si rassegnerà, se non costretta da ineluttabili ragioni finanziarie, a giungere buon'ultima - le flotte aeree andranno, man mano, ingrossando ed acquistando importanza.

L'esercito e la marina non devono dunque vedere negli aerei dei mezzi ausiliari capaci di essere utili in certe determinate circostanze, no; esercito e marina debbono invece vedere negli aerei il nascere di un terzo fratello, più giovane ma non meno importante, della famiglia guerresca.

Con la somma di denaro che costa una grossa nave da battaglia odierna (60 milioni) si possono costruire 3.000 aereoplani capaci, ciascuno, di almeno due persone. Per quale ragione una nazione non potrà, o non dovrà, spendere per la sua flotta aerea la somma, che ora, spende per una unità di squadra? Per quale ragione, se una nazione fa questo, un'altra non può fare il doppio? Chi sa per quale nascosto motivo, per esempio l'Inghilterra, conscia che l'aria la tocca come il mare la bagna, dovrà adottare per la flotta aerea una diversa politica di quella che segue per quella navale? Per quale impossibilità, se la Francia costruisce 100 aereoplani da guerra, la Germania non ne può costruire 200, l'Inghilterra 400, e così via? E quando una nazione saprà che la sua probabile avversaria, possiede, per dire una cifra, 1000 aereoplani, e penserà che se una tal forza aerea può impadronirsi del dominio dell'aria, potrà anche esser padrona di volare impunemente sulla sua terra, per quale impossibilità non farà essa ogni suo sforzo per allontanare quel pericolo, apparecchiandosi una forza aerea conveniente?

Necessariamente, inevitabilmente, per la forza stessa delle cose, ed automaticamente, le forze aeree subiranno un vertiginoso crescendo, e le future

squadre aeree saranno perciò grandiose ed imponenti raccolte di mezzi, più paragonabili certo a grosse masse di cavalleria volante che a vere e proprie squadre navali.

E quindi l'organizzazione di queste forze aeree sarà diversa; si formeranno grandi unità, le quali saranno suddivise man mano fino alle unità più proprie al combattimento, e queste ultime saranno formate di un certo numero di apparecchi montati, nello stesso modo che da una divisione di cavalleria si discende man mano allo squadrone ed al cavaliere. Questa organizzazione e la velocità grandissima di cui saranno dotate le unità, imporranno certamente l'urto come soluzione dello scontro tattico, e, se non li vedremo noi, i posteri vedranno gli squadroni di aeroplani caricarsi a vicenda nell'azzurro dello spazio a tre dimensioni analogamente a quello che avviene oggi fra gli squadroni di cavalleria nelle ampie brugherie e nei grassi prati verdeggianti.

Tale è la visione che si presenta al mio sguardo se ardisco spingerlo nel futuro; visione che ho cercato di esprimere contenendola nei limiti del verosimile e che, non ostante ciò, risulta naturalmente fantastica; e tale risulta perché la guerra aerea è per noi così vaga idea, così nuova ed improvvisa, che qualunque visione di essa deve, necessariamente, riuscire apparentemente fantastica. Ma il mio scopo non è stato quello di fare un esercizio di immaginazione ad uso e consumo dei miei cortesi lettori, bensì quello di dare una idea della importanza che possono assumere le questioni relative alle applicazioni della aereonavigazione alla guerra, qualunque sia per essere, nel futuro, la guerra nell'aria. E mi stimerò perfettamente soddisfatto se sarà riuscito a convincere di queste, per me, assolute verità.

1° L'aeronavigazione produrrà inevitabilmente la guerra aerea nel suo più largo significato.

2° All'idea della guerra aerea è necessario abituarci fin d'ora.

3° I mezzi aerei guerreschi debbono, fin d'ora, essere concretati informandoli ad un concetto simile a quello che presiede alla costruzione dei mezzi guerreschi terrestri e navali; e cioè in vista della "guerra" aerea.

4° La guerra aerea coinvolge, oltre alla risoluzione del problema tecnico del mezzo aereo adatto, la risoluzione di una grande quantità di problemi di preparazione, organamento, impiego, ecc., delle forze aeree, e cioè richiede la creazione, ex novo, di una terza parte dell'arte della guerra, quella

appunto che potrà definirsi: l'arte della guerra aerea.

L'ora che attraversiamo segna un momento storico di una importanza eccezionale; sta svolgendosi di un nuovo fenomeno nella storia dell'umanità. A noi sarebbe impossibile determinare con precisione quando incominciò la lotta sulla terra e quella sull'acqua; ai posteri l'inizio della guerra aerea sarà perfettamente e chiaramente definito; e noi a questo inizio avremo assistito ed a questo inizio avremo cooperato.

E sarebbe davvero curioso che non ce ne fossimo neppure accorti».

Questo io scriveva quattro anni e mezzo fa e, per quanto la mia fantasia lavorasse fervidamente, essa è stata sorpassata dalla realtà dei fatti, ciò che in aviazione avviene spesso e volentieri.

Avrei voluto disporre nella parola alata per dire della cosa alata intravista da Leonardo ed oggi realizzata, per dire della via aspra dell'uomo che all'astro aspira, e per comunicare tutta la fede e tutta la sicurezza che è in me; tutta la fede e tutta la sicurezza che è nel valoroso manipolo di soldati dell'aria che ho l'onore e l'orgoglio di comandare: valoroso manipolo di magnifiche energie raccolte attorno ad una fede che è verità, bellezza e poesia; silente ed operoso nella preparazione di una forte, organica potenza dell'aria, saldo e temprato nel diuturno cimento, armonico nell'aggruppamento delle sue forze, pronto sempre a balzare ai confini d'Italia come storno di aquile guidate dalla grande Aquila Sabauda, equa, ma terribile nella gran forza del suo diritto.

Ma se la parola mi fallisce al prorompere della verità e dell'amore che riempie il mio petto, non monta; in questa forte città dove l'aria vivace scendente dai monti che le fanno scudo e corona, fremente ancora dei palpiti di coloro cui l'Italia fu sogno e meta, basta additare una visione, indicare un segno per convincere una mente.

E se in un di quei meravigliosi tramonti, quando il sole scende nella gloria dei suoi ultimi bagliori infiammando le cime superbe dell'Alpi, voi vedrete una lieve forma alata vanire nell'aria infuocata e muover lenta, quasi arrestata nell'istante di una pura bellezza, appuntate l'occhio della mente vostra e scorgerete, attorno all'agile forma, un'aureola lieve nella quale distintamente appariranno le parole che recarono a Costantino la fede e la speranza:

*"In hoc signo vinces"*

"Con questo vincerai". Mai come oggi si può come maggiore fede affermare; in alto i cuori, in alto è l'eterna aspirazione dell'uomo, l'avvenire dell'umanità, la speranza e la forza dell'Italia nostra; in alto, sempre più in alto, "per aspera ad astra" [...].

### **Sul ruolo futuro dell'aviazione**

Occorre quindi che fra l'esercito e la marina di una nazione continentale esista una giusta armonica proporzione, e cioè che fra le due forze, terrestri e marittime, vengano saggiamente ripartiti i fondi che la nazione è disposta a spendere per la sua potenza armata, in modo che questa ripartizione sia capace di fornire il rendimento massimo in ordine allo scopo finale e comune.

Ma non bisogna dimenticare che la guerra attuale ha messo in evidenza il sorgere dell'armata dell'aria, completando così il quadro complessivo della forza armata di una nazione.

Forse a taluno sembrerà strano che io metta l'armata dell'aria in paragone colle armate di terra e di mare, eppure ciò non è, per quanto oggi ancora appaia poca cosa l'armata dell'aria in confronto con quelle di mare e di terra. Se ciò appare è perché l'armata dell'aria è nata ieri, ed essendo nata ieri è ancora in fasce, ma crescerà.

Il perfezionamento degli apparecchi da volo, la loro maggiore potenza di carico, la loro maggiore potenza offensiva, l'aumentare del loro numero, l'accrescersi dei servizi che essi potranno rendere in pace, porterà, poco alla volta, ma in breve tempo, la costituzione di una vera e propria armata dell'aria, di un valore non dissimile da quello dell'armata di mare; ed allora il dominio dell'aria sarà paragonabile al dominio del mare.

Immaginiamo di fatto una potente flotta aerea, capace di compiere grandi distruzioni, rimasta padrona di evolvere sul territorio nemico, ed ecco riprodursi nel territorio nemico il medesimo effetto che nel mare, forse più rispondente agli immediati bisogni della guerra.

Distruzione di grandi magazzini, di arsenali, di opifici, di ministeri, di banche, di vie di comunicazione ferroviarie, di grandi stazioni, di ponti, di viadotti sulle vie ordinarie, di convogli; bombardamento di città fortificate o no, di piazze forti terrestri e marittime, di navi da guerra e mercantili; interruzione e scompiglio della vita di una intera nazione.

Questo quadro che io ho tracciato rapidamente, non ha nulla di fantastico né di immaginario; è semplicemente una visione netta e chiara del futuro, derivata da una cognizione esatta del presente.

Già oggi si possono costruire degli aeroplani capaci di gettare, a qualche centinaia di chilometri dalla loro base, una tonnellata circa di esplodenti, e nulla vieta di pensare che fra poco se ne possano costruire altri capaci di gettarne due, tre, cinque. Basta immaginare che si possa riuscire a costruire, per esempio, mille aeroplani, ciascuno capace di gettare tre tonnellate di esplosivo, in complesso tre mila tonnellate, adatti a ripetere quasi giornalmente una tale operazione, per giudicare se il quadro da me tracciato sia esagerato.

Quando saremo giunti presso a poco a questo punto, l'armata dell'aria avrà certamente un valore non minore di quello dell'armata di terra o di mare, ed allora sarà necessario ripartire convenientemente i fondi che le nazioni assegnano alla loro difesa, fra le tre armate, di terra, di mare e dell'aria, in modo che dal loro armonico complesso se ne possa trarre il maggior utile.

Giunto così al termine di queste mie conferenze, colle quali ho tentato di fornire qualche idea sulla

guerra ai miei cortesi ascoltatori, attraversando rapidamente tutti i vastissimi campi entro i quali viene a svolgersi questo grandioso fenomeno sociale che rappresenta, non ostante tutta la sua terribile realtà, come una frustrata data all'umanità e che la risveglia e più agile e più puro le fa scorrere il sangue entro le vene, al termine di queste mie chiacchiere mi piace ripetere, ancora una volta, che, qualunque siano i mezzi materiali che impiega la guerra e qualunque sia la loro efficacia distruttiva, la maggior forza di un'armata, sia essa di terra, di mare o dell'aria, sta nei cuori dei suoi soldati, nei cuori dei cittadini, nella virtù della nazione. Nei cuori saldi dei cittadini di una nazione deve essere saldo l'alto concetto delle proprie forze, insito il fermo concetto del proprio diritto, stretta la speranza nel proprio destino. Queste sono le armi più potenti e più adatte alla vittoria.

Ed io ho il fermo convincimento che queste armi non manchino all'Italia nostra che, se il destino vorrà, saprà presentarsi in campo, bella e fiera come una guerriera, tutta risplendente nella sua armatura di terso acciaio e cingente il tricolore magnifico, pronta a tagliarsi, colla sua spada affilata, la sua corona di lauro.

12/2.

**Esposto al Ministro della Guerra, gennaio 1915**

*Archivio dell'Ufficio Storico S. M. Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. 1, Carteggio riguardante l'Aeronautica 1914-15. Copia dattiloscritta, senza intestazione, né data, firmato soltanto "il tenente colonnello", databile gennaio 1915 e attribuibile a Douhet con sicurezza.*

(N.d.C.)

#### **A S.E. il Ministro della Guerra Roma**

Ho l'onore di rivolgere preghiera all'E.V. perché, nella sua alta equità, nell'interesse del servizio e della persona, per le ragioni più sotto espresse voglia degnarsi di sospendere il provvedimento che mi riguarda - esonero dal Comando del Battaglione Aviatori - e giudicare dell'opera mia:

1) posso affermare, come risulta dalle inchieste delle L.L. E.E. i Generali Brusati e Ragni e dalle mie

note personali:

- a) che, preso il Battaglione in uno stato di completa disorganizzazione, lo riordinai disciplinarmente, tecnicamente, amministrativamente;
- b) che giunto al Comando del Battaglione con fede nell'aviazione e con idee nette e precise, ne ho tratto, coi pochi mezzi a mia disposizione, un ente organico e militarmente adatto;
- c) che ho esercitata con lode il complesso Comando vincendo grandi difficoltà di ogni genere e riuscendo ad acquistarmi la fiducia e l'affetto dei miei inferiori, nonché la considerazione di coloro che per il mio ufficio dovettero avvicinare;
- d) che ho completamente creato il Battaglione dal nulla preesistente: cominciando dalla costruzione degli hangars e delle casermette, dalla formazione e costituzione delle Squadriglie fino al concretamento dei regolamenti militari e delle Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra;
- e) che ho sempre cercato di far conoscere ed apprezzare l'aviazione, che a me si deve se oggi il Battaglione possiede gli apparecchi 100 HP. e 300



HP. Caproni, gli unici apparecchi sui quali, forse, l'aviazione militare può efficacemente contare, come pure si devono altri particolari tecnici adottati;

f) che tutte le proposte per l'attuale dislocazione delle squadriglie, per la formazione dei servizi di seconda linea si devono a me che fui sempre vigile al rendimento di questa nuova arma.

2) Posso affermare e provare, qualora l'E.V. voglia degnarsi di giudicare l'opera mia:

a) che se l'aviazione presentò qualche deficienza, lo si deve ai pochi mezzi concessigli, appena sufficienti a prolungarne l'agonia;

b) che tutta la mia azione, finché mi fu possibile volgerla e fino a questi ultimi giorni, venne sempre diretta ad accelerare la preparazione alla guerra ed a renderla efficace;

c) che in tale azione non ho mai perduto un giorno di tempo, e che se si accoglievano in tempo le mie proposte la preparazione sarebbe certamente più avanzata;

d) che il mio animo da tempo era turbato fortemente dalla grave responsabilità che sentivo per riflesso incombermi in causa della lentezza e della deficienza della preparazione e che feci tutto ciò che stava in me per porvi riparo;

e) che mai ostacolai ordini e disposizioni superiori, ma sempre le eseguii con coscienza e con zelo né ebbi al riguardo osservazioni o rimarchi;

f) che lo stato attuale della nostra aviazione e della nostra industria aviatoria, stato che si è prodotto non ostante l'opera mia, richiede provvedimenti rapidi ed energici, criteri definiti e precisi, non un momento di esitazione, per potere rimediare alle deficienze e per tentare di evitare danni irreparabili al paese;

g) che il mio allontanamento dal Battaglione nel periodo in cui la preparazione dovrebbe attivarsi, apporterebbe un grave danno poiché io solo posseggo tutte le fila della complicata organizzazione che si compie secondo i miei criteri e perché chiunque fosse destinato al mio posto dovrebbe prevedere tempo per orientarsi nel difficile ambiente e nello speciale servizio;

h) che, data l'urgenza, è necessario stabilire un programma definito e preciso e fornire alle persone competenti il mezzo di svolgerlo rapidamente e attivamente con una grande libertà di esecuzione allo scopo di evitare ogni e qualsiasi esiziale perdita di tempo.

Ciò premesso mi onoro aggiungere che ho la sicura coscienza di avere compiuto sempre il mio dovere, ed oltre, con fede, zelo ed intelligenza, di aver fatto tutto quanto era umanamente possibile per il progresso di questa arma che, forse, fui il primo ad intravedere e ad amare e che perciò il provvedimento di esonerarmi dal Comando in questo momento non può non spezzare ogni mio più intimo sentimento e ferirmi profondamente in tutta la mia dignità di uomo e di soldato poiché, oltre tutto, il provvedimento stesso può gettare sopra di me il dubbio sia riguardo alla mia onestà (fui sottoposto a due inchieste per accuse di ogni genere ed il risultato delle inchieste non fu reso pubblico) sia riguardo alla mia capacità.

Voglia l'E.V. benignamente accogliere la richiesta di giudizio che io rivolgo all'equità sua nella considerazione che il provvedimento preso, oltre allo spezzare di un tratto tutta la mia vita militare può risultare di danno allo specialissimo servizio che ha bisogno di uomini di qualche competenza e di fede sperimentata.

12/3.

**Esposto, 21 gennaio 1915.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. 1, Carteggio riguardante l'Aeronautica 1914-15. Copia dattiloscritta, senza intestazioni né destinatario, con correzioni, data e firma di pugno di Douhet: Torino, 21 gennaio 1915, il Ten. Col. G. Douhet.*

(N.d.C.)

Fino dai primi di dicembre ultimo scorso io aveva l'impressione che l'azione dell'Ispettorato non fosse la più conveniente ai fini della preparazione alla guerra dell'aviazione militare.

Preoccupato dalla mia responsabilità, ne scrissi il 12 dicembre a S.E. il Tenente Generale Ragni, dichiarando che non potevo assumere la responsabilità di ciò che si stava svolgendo, e feci alcuni altri passi per cercare di portare le cose sulla via



da me ritenuta migliore.

Verso la fine di dicembre seppi, indirettamente, che era stato deciso il mio trasferimento dal Comando del Battaglione Aviatori; ebbi notizia ufficiale di tale trasferimento il giorno 9 gennaio dal Comando del I Corpo d'Armata. Tale determinazione, giuntami senza alcun preavviso, senza indicazione di motivo, senza avere ricevuto un rimarco, una osservazione od un avvertimento, mi colpì profondamente.

Faccio notare che sono classificato "Ottimo Comandante del Battaglione Aviatori"; che ho subito due lunghissime inchieste (Gen. Brusati e Ragni) e che ne sono uscito non solo con onore, ma con lode; il risultato dell'ultima inchiesta, comunicatomi dal Ministero il 16 settembre 1914, porta queste parole:

"La sua opera realmente efficace è bene descritta nella Relazione di S.E. il Tenente Generale Brusati, e fu oltremodo lodevole, avuto riguardo alla gravità e complessità del compito, agli ostacoli di vario genere che dovette incontrare ed incontrò, e che egli seppe superare con vera serenità di animo e forza di carattere. L'Autorità superiore esprime pertanto che ha piena fiducia in lui".

(Inchiesta Tenente Generale Ragni, comunicata col foglio 229 R.P. del 16 settembre 1914).

In tali condizioni di cose rivolsi gerarchicamente a S.E. il Ministro la domanda che qui accludo, chiedendo un giudizio sull'opera mia.

Venni ricevuto da S.E. il Ministro il quale mi disse che esistendo una divergenza di vedute tecniche fra l'Ispettorato e me, io, essendo l'inferiore, dovevo essere allontanato.

Tale determinazione ministeriale, nella attuale circostanza, ferisce profondamente la mia dignità di uomo e di soldato e spezza in me ogni mio più intimo sentimento. Pur tuttavia io mi inchinerei volentieri ad essa se non si trattasse che della mia persona.

Ma io ho la profonda convinzione che tale determinazione, oltre al colpirmi personalmente, il che sarebbe trascurabile, colpisce gravemente gli interessi dell'aviazione militare e cioè dell'Esercito e del Paese.

Nasce perciò in me un dovere più forte; quello di

difendere ciò che per mia convinzione ritengo indispensabile.

Sia nella lettera diretta a S.E. il Tenente Generale Ragni, sia nella domanda rivolta a S.E. il Ministro, si contengono delle affermazioni che toccano l'opera dell'Ispettorato; non mi sembra che esse possano essere lasciate cadere poichè ciò mi autorizzerebbe a ritenerle ammesse.

Io non conosco quali siano le divergenze di vedute alle quali ha voluto accennare S.E. il Ministro; di tale divergenza non è accenno nel carteggio ufficiale; pur tuttavia è certo che una grave divergenza di vedute esiste in quantochè, come è ben noto, io fui sempre propugnatore degli aeroplani e fino da cinque anni fa preconizzai l'avvenire degli aeroplani contro i dirigibili ed i fatti mi hanno dato piena ragione, ma questa divergenza di idee non poteva turbare la mia azione, anzi.

La questione dell'Aereonautica è troppo importante perchè essa sia così troncata colpendo una persona che ad essa si è dedicata con zelo ed intelligenza, che ha avuto la soddisfazione di vedere le sue idee realizzate, e ciò solo perchè si trova a rivestire un grado inferiore.

Ormai le mie idee sono giunte al comune consenso, l'aviazione ha raggiunto un'importanza tale da meritare che qualcuno se ne occupi seriamente e l'aeronautica non deve essere lasciata, in modo troppo completo, nelle mani di una sola persona, che nessuno controlla, e che pure colle migliori intenzioni del mondo può deviarla dal giusto cammino.

Io ho domandato un giudizio, lo ritengo necessario nell'interesse della nostra difesa e lo ritengo utile nell'interesse di tutti, perchè se, per disavventura, i fatti mi dessero ragione, sarebbe troppo tardi.

È sufficiente che qualcuno si interessi realmente alla cosa, che si riprendano in esame le inchieste Brusati, Ragni, Frugoni, che si interroghi qualche persona, che si vedano le cose; io sono pronto a qualunque sacrificio nell'interesse di questa arma nuova alla quale ho dato tutto di me da oltre due anni; nulla domando per me, tutto per essa che deve essere salvata anche contro le persone, pronto come sono a farle il sacrificio della mia stessa carriera.

12/4.

**Promemoria al Capo di S.M. dell'Esercito, 16 febbraio 1915, e lettera di accompagnamento al col. Montanari.**

*Archivio dell'Ufficio Storico S.M. Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. 1, Carteggio riguardante l'Aeronautica 1914-15.*

*Lettera manoscritta di pugno di Doubet, indirizzata "caro Montanari" (col. Montanari, capo della segreteria di Cadorna), datata Torino, 16 febbraio 1915, e firmata "G. Doubet, Corso Vittorio 16, Torino".*

*Promemoria dattiloscritto "a S. E. il Capo di S.M. dell'Esercito", datato 16 febbraio 1915 e firmato (a mano) "Il Tenente Colonnello di S.M. G. Doubet". Ai due documenti è allegato il "Promemoria sulla organizzazione dell'aeronavigazione", indirizzato da Doubet al gen. Pollio l'8 aprile 1912 e pubblicato in questo volume come doc. 8/1.*

*Il fatto che tutti questi documenti siano su carta non intestata, né siano protocollati, indica il carattere privato del passo di Doubet. A questi documenti sono allegati due appunti manoscritti siglati R.B. (probabilmente il maggiore R. Bencivenga della segreteria di Cadorna), senza altre indicazioni, che riproduciamo integralmente come indicazione degli orientamenti degli stretti collaboratori di Cadorna):*

*I - "Il Ten. Col. Doubet trasmette la copia di una proposta fatta nel 1912 a S.E. Pollio per la costituzione, presso questo Comando, di un ufficio di aeronavigazione. S.E. Pollio rispose che l'idea era prematura.*

*Ora i ragionamenti fatti nel 1912 dal Doubet hanno già avuto conferma in molta parte; ma indipendentemente da ciò è logico che per questa nuova quinta arma una influenza del Capo di Stato Maggiore sull'indirizzo e l'impiego ci deve essere.*

*In realtà, per istinto, chiamando noi il Moizo abbiamo attuato una piccola parte di quell'idea. Secondo me, visto che ormai la navigazione aerea è diventata una quinta arma, occorrerebbe un ispettorato simile a quello d'artiglieria e genio con funzioni analoghe, e quindi organo consulente di questo Comando, indipendente dalla Direzione generale.*

*Il Comando del Corpo nell'ufficio Difesa, che sarebbe meglio d'ora innanzi battezzare "tecnico", dovrebbe avere un ufficiale capace di trattare*

*problemi di aeronautica. Questo, in tempo di pace, potrebbe essere il Moizo. In tempo di guerra il Moizo dovrebbe passare nel campo operativo, perché [problemi di decifrazione] non è più il caso di studiare organizzazioni, e dipendere dal Reparto Operazioni. R.B".*

*II - "Ad ogni modo chiamare oggi il Doubet qui, mentre costituirebbe causa di conflitto col Ministero, renderebbe ancora più aleatoria l'organizzazione che ci attendiamo senza stabilire un vero responsabile. Meglio attendere che il Ministro e il Moris facciano! R.B".*

(N.d.C.)

#### **Lettera**

Caro Montanari,

Sono sempre nella incertezza della mia situazione. Dopo aver presentato le mie dimissioni, il 3 febbraio fui avvertito che il Ministro mi dava tempo fino al 6 per recedere. Io allora mandai al Ministro una lettera nella quale gli esponevo lo stato della nostra aviazione e le colpe dell'Ispettorato chiedendo un giudizio. Il 12 febbraio il Ministro mi rispose che aveva letto benevolmente la mia lettera, mi invitava a recedere e mi domandava se intendevo andare ad Ancona. Sul momento assentii, ma poi, in seguito a fatti nuovi, fui costretto a telegrafare direttamente al Ministro, insistendo. La mia situazione è molto dolorosa. Il provvedimento preso di allontanarmi dal battaglione, da questo momento, senza una ragione apparente, fa parlare molto di me e fa parlare molto male di me. Dai più benigni si dice che io sia stato mandato via per incompetenza ed imprevidenza, dai meno per mancanza di correttezza amministrativa. Io ho assolutamente bisogno di una soddisfazione piena [problemi di decifrazione] o di avere la più completa libertà di difendermi pubblicamente.

Ho mandato a Pennella copia della lettera rivolta al Ministro. In essa si contengono delle accuse specifiche contro l'Ispettorato e vi è la migliore dimostrazione della mia ragione. Essa è stata trasmessa dal gen. Ragni che non vi ha fatto alcuna osservazione; il Ministro, non solo non mi ha fatto alcuna osservazione ma mi ha quasi premiato mandandomi a Milano invece che ad Ancona. Ma

ciò non migliora la situazione dell'aviazione, né la mia. Giustizia vorrebbe che non si usassero mezzi termini, specie in un momento come questo in cui l'interesse della Difesa Nazionale vorrebbe essere al di sopra di tutto.

Data l'importanza che ha assunto l'aviazione non sarebbe bene che al Comando del Corpo ci fosse qualcheduno che se ne intendesse? So che l'Ispettorato aeronautico ha fatto di tutto per non lasciarmi andare al Comando del Corpo, ma ciò dimostra semplicemente che l'Ispettorato vuole che non ci sia nessuno che possa veder chiaro in ciò che fa. Unisco alla presente un promemoria per S.E., vedi un po' se può giungere a destinazione. Se mi dessero un tale posto io sarei soddisfatto in quanto che nessuno potrebbe più dire nulla, e sarebbe anche giustizia in quanto che lo meriterei.

Tanti ringraziamenti ed affettuosi saluti.

### **Promemoria**

Ho l'onore di trasmettere a V.E. un promemoria che l'8 aprile 1912 presentai a S.E. il Generale Pollio.

A tale promemoria S.E. il Generale Pollio rispose: "Ringrazio molto il Maggiore Douhet. Per ora siamo nel periodo della incertezza, occorrono nuove prove

per determinare un qualsiasi indirizzo. Di più se i dirigibili costano tanto denaro e tanta fatica, non è ancora detto che la palma spetti agli aereoplani. Converrà ancora per un certo tempo - insomma - di stare a guardare. Ma una organizzazione qualsiasi di Uffici di areonavigazione è prematura". Firmato Pollio

Da allora ad oggi sono passati tre anni; i fatti avvenuti in tale scorcio di tempo e la guerra attuale hanno pienamente confermate le idee da me esposte. L'aereonautica militare ha oggi assunto una importanza considerevole per gli svariati servizi che può rendere. Essa costituisce veramente una nuova arma meritevole di essere presa in seria considerazione, specialmente dal lato impiego, poichè, certo, essa renderà tanto maggiormente quanto meglio sarà impiegata.

Onoromi perciò ripresentare a V.E. la proposta già fatta nel 1912 circa la costituzione di un Ufficio di Aereonautica Militare presso il Comando del Corpo di S.M., Ufficio le cui attribuzioni sarebbero completamente distinte da quelle della Direzione Generale di areonautica, poichè si limiterebbe a fornire a questa le direttive del Capo di S.M. dell'Esercito ed ai Comandi delle Grandi Unità le Norme di impiego, mentre la detta Direzione Generale preparerebbe e predisporrebbe i mezzi occorrenti.

**12/5.**

### **Situazione dell'aviazione militare alla fine di maggio (1915).**

*Archivio Guerra del Museo del Risorgimento di Milano, carte Douhet, b. 125, n. 539.*

*Situazione dell'aviazione militare alla fine di maggio, dattiloscritto di pp. 8, con molti errori e correzioni, senza data, né intestazione, né firma. L'attribuzione a Douhet è comunque sicura, per la provenienza e il tono del documento.*

*Il promemoria è inedito. È stato utilizzato in A. Pelliccia, Nessuno è profeta in patria, cit., p. 46, che però non indica la fonte e presenta come originale, debitamente virgolettato, un brano di 11 righe che in realtà è un sunto di tre pagine di Douhet.*

(N.d.C.)

Non ostante tutti i mezzi concessi alla Aviazione Militare, per mancanza di spirito di organizzazione, di idee chiare e di competenza, sia tecnica che

militare, l'Aviazione trovasi oggi, dopo un periodo di tumultuoso e disordinato lavoro, nell'imminenza della guerra, in uno stato deplorabile che non mancherà di svelarsi agli occhi di tutti fino dai primissimi giorni della guerra.

All'estero tale situazione è perfettamente conosciuta, in Francia forma oggetto di compatimento, dai nostri avversari sarà abilmente sfruttata.

La situazione del materiale aviatorio dallo scoppio della guerra europea ad oggi è andata, si può dire, peggiorando. Allo scoppio delle ostilità le squadriglie si troveranno, nel loro complesso, in condizioni inferiori che non nell'agosto scorso. Di fatti per un lungo periodo di tempo (Agosto-Novembre) nulla fu fatto per mancanza di mezzi, nel secondo periodo, avuti i mezzi, mancò il criterio del loro impiego; delle nuove ordinazioni, del famoso programma, il risultato è il seguente:

1) Voisin 150 HP. 6 apparecchi avrebbero dovuto essere pronti per il 1° maggio. Occorrerà, invece, ancora un mese di tempo per avere il primo apparecchio, il quale, costruito da una Casa che non ha mai costruito simili apparecchi, non dà certo affidamento di riuscita. Ammesso che riesca, bisognerà formare i piloti necessari.

2) Aviatik. 5 apparecchi avrebbero dovuto essere consegnati il 15 maggio. Il primo non è ancora finito. La storia di questo apparecchio è edificante. È un apparecchio tipo tedesco che l'esperienza di guerra ha dimostrato inferiore ai tipi francesi ed inglesi, specialmente per deficienza di velocità e di qualità manovriere. Per accrescere la velocità i tecnici del battaglione hanno pensato di munirlo di un motore di 125 HP, invece che da 100 HP. (per quale era stato studiato). Per ottenere il motore da 125 HP. hanno preso quello da 100 e gli hanno aggiunto due cilindri (quasi che il numero dei cilindri fosse a capriccio). Così, come era da prevedersi, il motore non è riuscito, ed ora si cerca di adattarvi un altro motore di forma tutta diversa, ciò che porterà un lavoro non indifferente di regolazione, venendo ad essere mutate le condizioni di equilibrio dell'apparecchio. La casa che costruisce tali apparecchi ha, fino al principio del 15 costruito mulini, il direttore tecnico si chiama Keller.

3) Nieuport-Macchi-Parasole. Avrebbero dovuto costruire le squadriglie di artiglieria. Anche la storia di quest'apparecchio è edificante.

Il primo fu presentato, mi pare, in Dicembre 1914; fu provato dal pilota una volta, in aria calma, dinanzi ai tecnici del battaglione, venne adottato senz'altro e ne fu data un'ordinazione grande (tutto ciò in odio a me e all'Ing. Caproni il cui apparecchio lungamente provato, appoggiato dagli aviatori, non fu voluto costruire). Così venne iniziata la costruzione dei parasole Macchi, nello scorso mese uscirono i primi che furono provati, e si verificò il grazioso fenomeno che tali apparecchi eseguiscano il *looping* di loro iniziativa al più piccolo colpo di vento, e cioè che mancano completamente di stabilità.

Fu necessario sospendere tutto e correre ai ripari. La Casa Macchi non possiede un ingegnere capace, il battaglione neppure, così si ricorse ad *un capo operaio pilota* addetto all'Ing. Caproni. A tale capo operaio il Battaglione promise 5000 Lire, e la Macchi 10.000, se riusciva a riparare l'inconveniente. Ed

ora si sta provando e riprovando, così che le squadriglie di artiglieria che, a seconda della circolare Ministeriale N. 174 G.M. 20 Marzo 1915, avrebbero dovuto incominciare a funzionare al primo di Aprile, per ora, e per lungo tempo, dispongono e disporranno unicamente di numerosi camions.

La nostra artiglieria sarà quindi completamente sprovvista di aviazione.

4) Caproni 300 HP. Cominciati a costruire verso la seconda metà di Aprile, il primo uscirà, forse, fra due mesi. Anche la storia di quest'apparecchio è istruttiva.

Costruito nelle nostre officine, sotto la mia direzione, era finito e provato verso la fine di novembre. Fu immediatamente da me proposta la costruzione, ma non mi si ascoltò (perché ero io). Passarono settimane e, poi l'apparecchio venne imposto da personalità milanesi borghesi. Ad esse si affidò la costruzione di 12 apparecchi al prezzo di L. 120.000 l'uno; in seguito ad una mia lettera al Ministero, il prezzo venne ribassato di L. 25.000 per apparecchio (e qui a Milano venne detto che ciò era avvenuto per colpa mia).

Basta, la costruzione cominciò nella seconda quindicina di Aprile. Ma non è tutto. L'apparecchio venne ceduto alla Francia dove competenze tecniche lo riconobbero immediatamente superiore e dove fu messo in costruzione su vasta scala e seriamente. (Probabilmente li avranno prima i francesi).

Non basta ancora. L'apparecchio campione era provvisto di motori rotativi: opinione mia e di Caproni era di applicarvi, nella costruzione in serie, due rotativi (Le Rhone) ed un uno fisso (Canton). Così, di fatto, hanno concluso in Francia. Ma qui no. Idolatrando il tipo tedesco, e tanto per fare cosa contraria a me, fu prescritto che il 300 fosse provvisto di 3 motori fissi. Ma i motori fissi non c'erano; erano ancora in costruzione dalla Fiat che copiava il *Mercedes sperando di riuscire*. Avvenne perciò che nel contratto, l'Aereonautica Militare ha dovuto garantire che i futuri motori Fiat avrebbero dato 100 HP. in volo, e solo se i motori danno questi 100 HP. la società costruttrice ha obblighi di collaudo, se non li danno l'Aereonautica Militare dovrà ritirare gli apparecchi come legna secca. Ora pare che i Fiat diano 100 HP. a terra ma non in volo, in volo pare ne diano solo 80 (ma d'altra parte la Fiat non ha nessun obbligo di garantire la potenza in volo).



Così, colla soluzione da me proposta e adottata in Francia, per lo stesso apparecchio i motori danno in complesso 320 HP. pesando circa 200 Kg. in meno dei motori nostri, che disporranno di 240-260 HP. e non avranno probabilmente alcuna garanzia.

Occorre aggiungere che per mettere sull'apparecchio i motori fissi è stato necessario apportarvi modificazioni e fare altre prove, perdendo altro tempo.

Ed in fine si può dire che questa imposizione dei motori fissi su di un apparecchio che porta tre motori, vola normalmente con due, e può volare anche con uno solo, è assurdo, poiché, per quanto i motori rotativi siano più facilmente soggetti a *pannes*, il calcolo della probabilità dà che la panne contemporanea dei tre motori è quasi impossibile. In Francia, dove vi sono dei tecnici e dove si disponeva di motori fissi e rotativi, venne scelta la mia soluzione, in Italia dove si potevano avere i rotativi, hanno scelto l'altra.

In conclusione, quando, fra un paio di mesi ed oltre, si avranno i primi apparecchi, questi saranno inferiori ai francesi ed a ciò che avrebbero dovuto essere. Se mi avessero ascoltato sarebbero già pronti.

5) Caproni 100 HP. Parasole. Era un apparecchio provato e riprovato, eccellente sotto tutti i rapporti, ma era stato costruito secondo le mie idee, perciò si nicchiò finché sortì il Parasole Macchi. Allora si adottò quest'ultimo, senza prove, tanto che al momento buono, come già dissi, lo si trovò capriccioso e voglioso di fare il cerchio della morte a suo talento. Così i Caproni 100 HP. Parasole - se ne erano ordinati 10 - furono lasciati nel dimenticatoio, ci si rivolse ad essi dopo la fallita dei Macchi. Ma anche questi si vollero con motore fisso (il quale pesa il doppio del rotativo e dà una forza inferiore). Per ora si sta sperimentando.

6) M. Farman 1914. 14 di questi apparecchi, già ordinati da me, avrebbero dovuto consegnarsi al 5 gennaio. Per un motivo e per l'altro, per i motori che non andavano, ecc., i primi 14 furono a posto nel mese di Aprile. Ora però tali apparecchi si costruiscono più facilmente e sono buoni. Quando precede è il risultato di 6 mesi di lavoro sconnesso e mal diretto, risultato che allo scoppio della guerra si presenta nullo, e si manterrà meschino in seguito.

Di che cosa si dispone ora?

Ecco:

a) Squadriglie di artiglieria - Nessuna; l'apparecchio che deve armarle è sbagliato e si tenta di accomodarlo con ripieghi; quando sarà ripiegato, se riuscirà, occorrerà addestrare i piloti (i quali non saranno molto lieti di montare un apparecchio viziato in origine).

b) Squadriglie di Corpo d'armata - In agosto 1914 vi erano 6 squadriglie Blériot, 4 squadriglie Nieuport e 4 squadriglie M. Farman 1912. Attualmente vi sono ancora 6 squadriglie Blériot, 4 squadriglie Nieuport e 4 squadriglie M. Farman. Solo per queste ultime fu provveduto al cambio degli apparecchi in M. Farman 1914 (le ordinazioni sono ancora dei miei tempi) ma ancora tutte e 4 non sono completamente allestite.

Esclusi gli apparecchi M. Farman 14 (4 squadriglie), i Blériot ed i Nieuport sono apparecchi ormai inferiori (la Francia li ha messi fuori uso nel primo mese di guerra). Gli ufficiali piloti lo sanno, e non hanno fiducia nei loro apparecchi. A loro volta gli apparecchi sono ormai vecchi d'uso ed in numero esiguo per le frequenti rotture.

Squadriglia per parco d'assedio - Nell'Agosto 1914 ce n'era una, ed una vi è ancora adesso. Essa è armata di Caproni 80 HP., apparecchi che io ho acquistato nel 1912 e che per lungo tempo incontrarono lo sfavore, mentre ora sono giudicati i migliori che possediamo. L'unico apparecchio che volò su Quarto, all'inaugurazione del monumento, fu un Caproni 80 HP.

Tale è la situazione del materiale, ma il materiale non serve se manca l'organizzazione.

Nell'Agosto 1914 le squadriglie esistenti erano organizzate, provviste di materiali di riserva ecc. Ora sono le stesse squadriglie, le quali però debbono essere modificate nell'armamento così che è necessario modificare caricatori, camion, composizione di riserve, composizione di parchi, istruzione personale tecnico di truppa, ecc. ecc. È facile immaginare che cosa può essere fatta a questo riguardo per apparecchi che ancora non si è riuscito a costruire e non si conoscono.

Sembra che ora qualche ufficiale sia stato inviato a Parigi per imparare e per acquistare qualche apparecchio; ma male si vive alle spalle altrui in questi tempi, e la Francia ha appena di che bastare a se stessa ed alle ordinazioni russe.

Moralmente la situazione dell'Aviazione non vale di più. Come ho già detto gli ufficiali aviatori non

hanno fede negli apparecchi attuali; hanno visto che in lunghi mesi di preparazione non si è riuscito a produrre un apparecchio nuovo, non certo per mancanza di fondi ma per cause molto più gravi; hanno osservato il giungere all'aviazione, all'ultimo momento, improvvisamente di persone nuove, stimabilissime, ma completamente ignare dello specialissimo servizio; hanno constatato l'avvicinarsi di provvedimenti svariati e contraddittori e la mancanza di una guida certa, e sicura, conscia dello scopo da raggiungere (Il Comandante dell'Aviazione è stato nominato 15 giorni fa); il Maggiore Piazza, che al momento buono sapeva mettersi alla testa e pagare di persona, è stato sostituito dal Maggiore Barbieri che apprende ora il linguaggio tecnico della aviazione, il Capitano Prandoni, notoriamente sospeso dall'avanzamento, funziona ancora da Comandante il Battaglione Scuola al quale tosto venne assegnato il Maggiore De Siebert che, forse, non ha mai veduto una scuola di aviazione; l'On. Montù ha assunto la direzione delle altre scuole, dai dirigibilisti è giunto un rinforzo tecnico e quando si tratta di accomodare un apparecchio si è costretti a rivolgersi ad un capo

operaio; nel complesso l'elemento combattivo degli aviatori può con ragione chiedersi in quali mani è capitato. Dato un tale stato di fatto materiale e morale è facile prevedere ciò che avverrà allo scoppiare della guerra; certamente la nostra aviazione non farà una brillante figura; gli aviatori sopperiranno col coraggio personale alla deficienza degli apparecchi, ma in breve, quel poco di aviazione che esiste sarà distrutto, né vi saranno mezzi per sopperire e ripristinare. L'organizzazione andrà scomparendo; ogni tanto sarà disponibile qualche apparecchio con qualche pilota dalla istruzione accelerata; ma certo l'avversario sarà padrone, costantemente, del dominio dell'aria; la nostra artiglieria sarà cieca di fronte ad una artiglieria armata di buoni occhi, le nostre città più orientali saranno alla mercé degli insulti avversari.

Conoscendo le persone e le cose io ho previsto lo stato attuale e tale mia previsione ho fatto nota a tutti coloro cui interessava; conoscendo le cose e le persone prevedo ciò che può avvenire prossimamente e faccio solo voto - nell'interesse del mio Paese - di essere, almeno questa volta, un falso profeta.



**SCRITTI DI GIULIO DOUHET 1901-1915**



*Questa bibliografia comprende tutti gli scritti di Giulio Doubet dal 1901 (data del primo rinvenuto) all'intervento italiano nella prima guerra mondiale, dei quali sia disponibile il testo completo, inedito o già pubblicato. Sono compresi parimenti gli scritti non recuperati, per i quali si abbiano indicazioni sufficientemente precise; non si tiene invece conto di singoli brani citati o parafrasati senza l'indicazione chiara della fonte. Per quanto riguarda le carte firmate da Doubet come comandante del Battaglione aviatori, conservate in non grande quantità negli archivi degli Uffici storici dell'Aeronautica e dell'Esercito, sono citate quelle di qualche rilievo e non la corrispondenza meramente d'ufficio.*

*I curatori saranno grati della segnalazione di ogni lacuna documentata, di cui si renderà conto nei successivi volumi dell'opera.*

ANNO: 1901

ARGOMENTO: ELETTROTECNICA

*Calcolo dei motori a campo rotante. Nota del signor Giulio Doubet, capitano d'artiglieria, letta alla sezione di Torino la sera del 23 febbraio 1901, in "Atti dell'Associazione, elettrotecnica italiana", Vol. V, fasc. 2, pp. 85-139.*

NOTE: L'articolo è suddiviso in:

- Premessa (pp. 85-86)
- Parte I: Calcolo dei dati di costruzione dei motori a campo rotante (pp. 86-102).
- Parte II: Calcolo delle perdite a carico normale e del coefficiente di rendimento. Calcolo delle perdite a vuoto (pp. 102-111).
- Parte III: Relazioni ricavate dal diagramma di Heyland (pp. 111-120).
- Parte IV: Discussione sull'errore possibile (pp. 120-125).
- Parte V: Pratica del calcolo ed esempio pratico di calcolo di un motore trifase (pp. 126-133).
- Parte VI: Appendice riguardante l'eccitazione (pp. 134-135).

ANNO: 1901

ARGOMENTO: AUTOMOBILISMO MILITARE

*L'automobilismo sotto il punto di vista militare. Schema di un sistema automobilistico per uso militare. Nota del signor Giulio Doubet, capitano d'artiglieria, letta alla sezione di Torino la sera del 28 giugno 1901, in "Atti dell'Associazione elettrotecnica italiana", Vol. V, fasc. 3, pp. 246-274*

NOTE: L'articolo è suddiviso in:

- Parte I: Bisogni e contingenze di guerra nei quali è possibile l'impiego di un sistema di automobilismo (pp. 246-251).
- Parte II: Condizioni di convenienza dell'adatta-

mento dell'automobilismo ai grandi trasporti di guerra (pp. 252-260).

— Parte III: Condizioni attuali dell'automobilismo di fronte alle esigenze del suo impiego sotto il punto di vista militare (pp. 260-263).

— Schema di un sistema automobilistico per uso militare (pp. 264-274).

ANNO: 1902

ARGOMENTO: AUTOMOBILISMO MILITARE

*L'automobilismo sotto il punto di vista militare. Schema di un sistema automobilistico per uso militare. Nota del signor Giulio Doubet, capitano d'artiglieria, letta alla sezione di Torino la sera del 28 giugno 1901. Seconda edizione con aggiunte, Torino, F. Casanova & C., 1902, pp. 50.*

NOTE: L'opuscolo riprende la "nota" dell'anno precedente, con l'aggiunta delle pagine 7-16 e la modifica dei titoli dei capitoli:

— Premessa (pp. 7-9). Recita la nota: "La premessa e la prima parte non vennero riportate sugli atti della A.E.I. perché trattanti cose note agli ingegneri [sic]".

— Parte I: Automobilismo, condizioni attuali (pp. 9-16).

— Parte II: Circostanze di guerra nelle quali è possibile impiegare un sistema di automobilismo (pp. 17-23).

— Parte III: Condizioni alle quali deve soddisfare un sistema di automobilismo affinché il suo impiego sia utile nei grandi trasporti di guerra (pp. 23-33).

— Parte IV: Condizioni attuali dell'automobilismo paragonate alle esigenze del suo impiego sotto il punto di vista militare (pp. 34-37).

— Parte V: Schema di un automobilismo per uso militare (pp. 7-50).

[Si conosce anche una quarta edizione dell'opuscolo, 1904, invariata rispetto a questa seconda].

ANNO: 1902

ARGOMENTO: AUTOMOBILISMO MILITARE

*A proposito dell'articolo: gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra, in "Rivista militare italiana", 1902, n. 1, pp. 11-21; pubblicato anche in estratto, pp. 14*

NOTE: sulla "Rivista militare italiana", 1901, n. 12, pp. 1965-1994, tale E.C. risponde all'articolo di Douhet *L'automobilismo sotto il punto di vista militare* con l'articolo *Gli automobili e la loro applicazione nell'arte della guerra*; a lui replica Douhet con questo articolo.

ANNO: 1904

ARGOMENTO: AUTOMOBILISMO MILITARE

*A proposito del treno Renard, in "Rivista militare*

italiana", 1904, n.7, pp. 1208-22; pubblicato anche in estratto, pp. 19

ANNO: 1904

ARGOMENTO: AUTOMOBILISMO MILITARE

*Automobilismo militare e pesante*, Genova, ed. Carlini, 1904-

CITATO IN: E. CANEVARI, *Vita e idee del generale Giulio Douhet*, in "La Stampa", 17 luglio 1938, e in *Elenco degli studi del generale Giulio Douhet, pubblicati in libri e riviste*, in "Rivista aeronautica", 1955, n. 3-4, pp. 429-32. Studio non reperito

ANNO: 1904-1905

ARGOMENTO: GUERRA RUSSO-GIAPPONESE

Serie di articoli pubblicati sul quotidiano genovese "Caffaro" a firma "capitano X". Gli articoli preceduti da (\*) sono stati ripubblicati in *Le profezie di Cassandra*, cit.

(ANNO 1904)

- (\*) *Cause, obiettivi e modalità del conflitto russo-giapponese*, 14-15 febbraio, p. 1.
- (\*) *La padronanza del Mar Giallo*, 16-17 febbraio p. 1.
- (\*) *Un'eventuale guerra terrestre nella Penisola Coreana*, 18-19 febbraio, p. 1.
- (\*) *Conclusioni e chiacchiere*, 20-21 febbraio, p.1.
- (\*) *Il concentramento delle forze russe*, 22-23 febbraio, p. 1.
- *Nell'attesa*, 23-24 febbraio, p.1
- *Uno sguardo alla sala*, 24-25 febbraio, p.1
- (\*) *Il nervosismo della pubblica opinione russa*, 27-28 febbraio, p. 1
- (\*) *Il "primo piccolo scontro" e il suo significato*, 2-3 marzo, p. 1.
- *La calma che precede la tempesta*, 7-8 marzo, p.1.
- (\*) *Intermezzo*, 9-10 marzo, p. 1
- *Parole contro fatti*, 11-12 marzo, p. 1
- *Lo Ya-lu girato?* 12-13 marzo, p. 1
- *Le amenità della guerra*, 14-15 marzo, p.1
- *La palla al piede*, 17-18 marzo, p. 1.
- *Niente di nuovo*, 26-27 marzo, p. 1
- *I rapporti dei comandanti russi*, 30-31 marzo, p.1.
- (\*) *Al di là dello Ya-Lu*, 7-8 maggio, p. 1.
- *La sorte di Port Arthur*, 10-11 maggio, p.1.
- *I critici e i fatti*, 18-19 giugno, p. 1.
- (\*) *L'inutile tentativo*, 22-23 giugno, p. 1.
- *Per mare e per terra*, 2-3 luglio, pp. 1-2.
- *Fra acqua e fuoco*, 13-14 luglio, p. 1.
- *L'inutile suicidio*, 20-21 agosto, p. 1.
- *Dopo la battaglia*, 11-12 settembre, p. 1.
- *Il temporeggiare*, 12-13 settembre, p. 1.
- *Kuropatkine al bivio*, 16-17 settembre, p. 1.

- *La luce viene dal Nord*, 28-29 novembre, p. 1.
- *Indecisione*, 2-3 dicembre, p. 1.
- *La morte del topo*, 12-13 dicembre, p. 1.

(ANNO 1905)

- *Port Arthur giapponese*, 4-5 gennaio, p. 1.
- *Il compenso*, 25-26 gennaio, p. 1.
- *La battaglia di Mukden*, 16-17 marzo, p. 1.
- *La clavicola di Meyendorf*, 17-18 marzo, pp. 1-2.
- *L'abbandono di Tie-Ling*, 18-19 marzo, p. 1.
- *Dopo*, 31 maggio-1 giugno, p. 1.
- *Esteti?*, 2-3 giugno, p. 1.

ANNO: 1905

ARGOMENTO: ELETTROTECNICA

*Cenno sommario sullo stato attuale dell'elettrotecnica. Serie di conferenze tenute agli ufficiali del presidio di Genova nell'inverno 1903-1904*, Torino, Lattes, 1905, pp. VII-118

NOTE: Lo studio è suddiviso in:

- Premessa (p. V);
- Programma (p. VI);
- Quantità e fenomeni elettrici (pp. 1-14);
- Produzione dell'energia elettrica (pp. 15-41);
- Trasformatori e convertitori (pp. 42-51);
- Trasporti d'energia (pp. 52-57);
- Utilizzazione dell'energia elettrica (pp. 59-76);
- La trazione elettrica (pp. 77-90);
- Calore e luce (pp. 91-97);
- Cenno sulla teoria delle perturbazioni elettromagnetiche (pp. 98-113).

ANNO: 1908.

ARGOMENTO: CHIMICA APPLICATA

*Un nouveau procédé pour séparer en ses éléments l'air atmosphérique ou un autre mélange gazeux*, Premier Congrès international du Froid, Parigi, 5-12 ottobre 1908, in *Comptes-rendus du Congrès et des Assemblées de l'Association internationale du Froid*, Parigi, Association internationale du Froid, 1909, 3 voll., vol. II, pp. 76-83.

ANNO: 1908

ARGOMENTO: POLITICA MILITARE

*Il nodo della nostra questione militare*, dattiloscritto inedito di 42 cartelle, datato Spezia, febbraio 1908.

ARCHIVIO: Museo del Risorgimento di Milano, Archivio Guerra, cartella 125, n. 6935, fasc. C.

NOTE: studio citato e brevemente riassunto da E. CANEVARI, in "La Stampa", 17 luglio 1938.

ANNO: 1910

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Le possibilità dell'aereonavigazione*, in "Rivista militare italiana", 1910, n. 7, pp. 1003-19; pubblicato anche in estratto, p. 19.

NOTE: datato "Spezia, 10 marzo 1910"; si tratta con ogni verosimiglianza del primo scritto di Douhet in materia di aeronautica.

ANNO: 1910

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Le possibilità dell'aereonavigazione per l'ing. Giulio Douhet Capitano di Stato Maggiore*, in "Rivista delle comunicazioni", 1910, n. 8, pp. 758-771, pubblicato anche in estratto, pp. 14.

NOTE: ristampa senza modifiche di rilievo dell'articolo pubblicato sulla "Rivista militare italiana", 1910, cit.

ANNO: 1910

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*La limitazione degli armamenti navali e la costituzione delle flotte aeree*, in "Giornale d'Italia" 20 agosto 1910, p. 3.

ANNO: 1910

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*I problemi dell'aereonavigazione*, Roma Tipografia "Roma" di Armani e Stein 1910, pp. 65.

NOTE: opuscolo pubblicato come estratto dal giornale "La Preparazione", che riproduce gli articoli ivi pubblicati nel luglio 1910 con qualche ampliamento. Ripubblicato in *Le profezie di Cassandra*, cit., pp. 61-87, con l'omissione dell'ultima parte.

ANNO: 1910-1911

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

Serie di articoli pubblicati sul trisettimanale romano "La Preparazione".

(ANNO 1910)

— *I problemi dell'aereonavigazione*, articolo in sei puntate pubblicate rispettivamente il: 16-17 luglio (p. 2), 19-20 luglio (p. 2), 21-22 luglio (p. 2), 23-24 luglio [non reperito], 26-27 luglio (p. 2), 28-29 luglio (p. 2).

— *I problemi dell'aereonavigazione. La necessità del combattimento nell'aria*, 13-14 agosto, pp. 1-2.

— *I problemi dell'aereonavigazione. È "inutile" il combattimento "anche" nell'aria* 18-19 agosto, pp. 1-2.

— *I problemi dell'aereonavigazione. Quello che gli altri fanno*, 23-24 agosto, p. 2.

— *I problemi dell'aereonavigazione. Il metodo*, 1-2 settembre, pp. 1-2.

— *I problemi dell'aereonavigazione. Lo stare alla finestra*, 10-11 settembre, p. 1.

— *I problemi dell'aereonavigazione. Discussioni e prove pratiche*, 17-18 settembre, p. 2.

— *I problemi dell'aereonavigazione. Le Alpi violate*, 27-28 settembre, p. 1.

— *I problemi dell'aereonavigazione*, 29-30 dicembre, p. 2.

(ANNO 1911)

— *Nozioni elementari di aereonautica*, trattatello in 16 puntate pubblicate rispettivamente il: 10-11 gennaio (pp. 2-3), 14-15 gennaio (pp. 2-3), 19-20 gennaio (p. 3), 24-25 gennaio (p. 3), 28-29 gennaio (p. 3), 4-5 febbraio (p. 2), 9-10 febbraio (p. 3), 14-15 febbraio (pp. 2-3), 18-19 febbraio (pp. 2-3), 23-24 febbraio (pp. 2-3), 28 febbraio-1 marzo (pp. 2-3), 4-5 marzo (pp. 2-3), 9-10 marzo (pp. 2-3), 14-15 marzo (pp. 2-3), 18-19 marzo (pp. 2-3), 23-24 marzo (pp. 2-3); risulta pubblicato anche come opuscolo, Roma, Tip. "Roma", 1911, non reperito.

— *Il raid aviatorio Roma-Parigi. Il trionfatore*, 1-2 giugno, pp. 1-2.

— *La potenza aerea*, 10-11 giugno, p. 1.

— *L'offesa dall'aria*, 22-23 giugno, p. 2.

— *La realtà dell'oggi*, 1-2 luglio, p. 2.

— *Quasi per fatto personale*, 8-9 luglio, p. 2.

— *L'artiglieria aeronautica*, 18-19 luglio, p. 2.

— *A proposito di un'intervista*, 10-11 agosto, p. 2.

— *Lettera aperta*, 12-13 agosto, p. 2.

— *Positivismo in aria* (I), 19-20 settembre, p. 2.

— *Positivismo in aria* (II), 28-29 settembre, p. 2.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Promemoria sull'organizzazione dell'aeronavigazione, per il campo S.M. Esercito*, 8 aprile 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. I.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Direttive generali*, circolare, 29 settembre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Norme per l'istruzione morale teorica pratica dei soldati addetti ai campi*, circolare, ottobre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Servizio degli Ufficiali nei distaccamenti*, circolare, 10

ottobre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Informazioni*, circolare, 14 ottobre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.

*Istruzione sull'osservazione*, circolare, 19 ottobre 1912.

ARCHIVIO Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Raids*, circolare, 25 ottobre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazione circa la provvista di apparecchi di volo e la costruzione di nuove squadriglie*, relazione, 30 ottobre 1912.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.

NOTE: la relazione è datata in realtà 30 ottobre 1913, ma con un ovvio errore dattilografico.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

BATTAGLIONE AVIATORI a DITTA FELICE BUZIO, lettera autografa, Torino, 1 novembre 1912.

PUBBLICATO IN: P. MACCHIONE, *L'Aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia*, cit., p. 68, n. 4.

ARCHIVIO: Archivio Stato Varese, fondo Museo, carteggio Buzio.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazione circa la richiesta di assegni per la costituzione di nuove squadriglie*, relazione, 15 novembre 1912.

ARCHIVIO: Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, b. 41.

ANNO: 1912

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia*, Torino, dicembre 1912, [a stampa, ma privo di copertina, probabilmente edito dalla Tipografia del Battaglione Aviatori], pp. 10.

PUBBLICATO IN: UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare*,

vol. VI cit., pp. 97-111.

ARCHIVIO: Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, repertorio F3, carteggio sussidiario, busta 288, f. 3 (1912).

NOTE: lo studio si articola in:

— Premessa (p. 1);

— Impiego degli aeroplani in guerra (p. 1);

— Apparecchi (pp. 1-2);

— Unità organica (pp. 2-3);

— Organizzazione (pp. 3-4);

— Dislocazione in pace (pp. 4-5);

— Personale - Piloti (pp. 5-6);

— Osservatori (pp. 6-7);

— Relazione coi comandi (pp. 7-8);

— Campi scuola (p. 8);

— Campo sperimentale (p. 8);

— Relazione coll'industria privata (pp. 8-9);

— Organizzazione del Battaglione (p. 9);

— Organico del Battaglione (p. 10);

— Stato attuale (p. 10).

ANNO 1913.

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Prolusione al corso preparatorio di aviazione tenuta nell'aula magna del R. Politecnico di Torino il 29 gennaio 1913*, Torino, tip. Battaglione Aviatori s.d. [ma 1913].

NOTE: ripubblicato in *Le profezie di Cassandra*, cit., pp. 88-101.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Notiziario bimestrale*, ordine del giorno, 6 marzo 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

BATTAGLIONE AVIATORI UFFICIO COMANDO, "Notiziario", Torino, Tipografia del Battaglione Aviatori, a stampa e classificato RISERVATO.

ARCHIVIO: Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, repertorio F3, carteggio sussidiario, busta 288, f.4 (1913).

NOTE: trovati due soli numeri, si riportano gli articoli attribuibili a Douhet anche se non firmati.

*Numero 1* (gennaio-febbraio 1913).

Parte I - *notizie tecniche sull'aviazione militare in Italia*, pp. 5-12.

— (senza titolo) (pp. 10-12) con annotazioni sull'industria nazionale e il concorso per i 28 Bristol.

*Numero 5* (settembre-ottobre 1913).

Parte I — *Notizie sull'aviazione militare in Italia*.

— *Impegno dell'arma aerea* (pp. 3-6).



— *I desiderata dell'aviazione militare* (pp. 7-17).  
— *Gli aerei alle grandi esercitazioni di cavalleria del 1913* (pp. 18-35).

— *Considerazione sull'impiego delle squadriglie di aviazione nelle grandi esercitazioni di cavalleria* (pp. 36-38).

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

MINISTERO DELLA GUERRA DIREZIONE GENERALE ARTIGLIERIA E GENIO (Ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici), ~*Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra (istruzione provvisoria)*, Roma, Officina Tipografica del Ministero Guerra, 1913, pp. 26.

ARCHIVIO: Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, repertorio F3, carteggio sussidiario, busta 288, f. 4 (1913).

NOTE: Douhet se ne attribuisce la paternità nell'articolo *Riepilogando* (in "Rivista aeronautica", anno V, n. 11, novembre 1929, pp. 217-294).

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Costruzione dei Comandi di Gruppo di squadriglie*, circolare, 28 marzo 1913

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Dati segnaletici degli apparecchi*, circolare, 29 aprile 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 283, f. 5.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

Circolare n. 119 del 26 maggio 1913.

PUBBLICATO IN: UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare*, vol. VI, cit., p. 130.

NOTE: proposta di Douhet per la creazione di un Museo Storico dell'Aeronautica.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazione sullo stato attuale del Battaglione aviatori*, relazione [maggio 1913].

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913).

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Discorso per la prima rivista militare aerea italiana*, Mirafiori 3 giugno 1913.

PUBBLICATO IN: M. COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, cit., pp. 281-282.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Squadriglie. Direttive sull'istruzione*, circolare, 22 giugno 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazioni colla stampa*, circolare, 21 luglio 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Norme*, circolare, 22 luglio 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Atterramento fuori campo*, circolare, 4 agosto 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Grandi esercitazioni di cavalleria*, circolare, 9 agosto 1913

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, guerra mondiale, b. 41.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Raccomandazioni*, circolare, 11 agosto 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Acrobatismo aereo*, circolare, 25 novembre 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 43.

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare*, 1° dicembre 1913.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, carteggio sussidiario, b. 288, f. 4 (1913).

ANNO: 1913

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*I rapporti fra l'aviazione militare e l'aviazione civile*, Torino, Tip. del Battaglione Aviatori, 1913.

CITATO IN: G. BOFFITO, *Biblioteca Aeronautica Italiana Illustrata*, cit., p. 498.  
Studio non reperito

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Notiziario*, circolare, 12 gennaio 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41 .

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Ritardo nell'invio di documenti*, circolare, 15 gennaio 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41 .

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Conservazione del materiale*, circolare, 3 febbraio 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 41.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Organizzazione del Battaglione aviatori*, ordine del giorno, 15 marzo 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Circa gravissimi incidenti di volo*, circolare, 2 aprile 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*"Per aspera ad astra" (dalla conferenza tenuta in Roma dal Tenente Colonnello Giulio Douhet)*, in "Rassegna Aero-Marittima", anno IV, n. 4-5, 30 aprile-31 maggio 1914, pp. 5-8.  
NOTE: conferenza tenuta da Douhet il 22 maggio 1914 alla "IV Esposizione internazionale di locomozione aerea (17-24 maggio 1914)" al palazzo del Valentino a Torino (v. M. COBIANCHI, op. cit., p. 368) e al Teatro Argentina di Roma.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Considerazioni sull'aviazione in generale*, in "Aer", 1914, anno I, n. 1, pp. 6-10.  
NOTE: l'articolo inizia con un breve editoriale in cui

si afferma che lo scritto "è parte del discorso tenuto dal Ten. Col. Douhet come prolusione al corso di aeronautica per gli ufficiali allievi piloti". Il pezzo risulta una rielaborazione del precedente *"Per aspera ad astra"*.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Una leggenda da sfatare*, in "Aer", 1914, anno I, n. 2.  
CITATO IN: G. BOFFITO, *Biblioteca Aeronautica Italiana Illustrata*, cit., p. 498.  
Studio non reperito, ma indicazione erranea.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Norme per il funzionamento tecnico-disciplinare delle scuole e delle squadriglie*, circolare, 26 maggio 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Sorveglianza nella costruzione degli apparecchi di volo e del materiale*, circolare, 29 maggio 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Promemoria per la compilazione dei progetti di mobilitazione delle squadriglie e dei comandi di gruppo*, circolare, 3 settembre 1914.  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica, I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*La nostra preparazione militare alla vigilia dell'intervento*, nota 9 novembre 1914.  
PUBBLICATO: In *Scritti inediti di G. Douhet*, a cura di A. Monti, Firenze, Scuola di guerra aerea, 1951, pp. 3-8.  
NOTE: Il documento originale fu distrutto dai bombardamenti aerei del 1943.

ANNO: 1914.  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE.  
Lettera personale al gen. Ragni, 12 dicembre 1914 (copia manoscritta di pugno di Douhet).  
ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. I.

ANNO: 1914  
ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE  
*Ripartizione delle squadriglie e dei gruppi*, circolare, 14 dicembre 1914.

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Aeronautica,  
I guerra mondiale, b. 46.

ANNO: 1914-1915

ARGOMENTO: GUERRA MONDIALE

Serie di articoli pubblicati sul quotidiano torinese  
"Gazzetta del popolo" usando lo pseudonimo di  
"Spectator". Gli articoli preceduti da (\*) sono stati  
ripubblicati in *Le profezie di Cassandra*, cit., pp.115-  
280.

(ANNO 1914)

- (\*) *La grande guerra*, 7 agosto, p. 2
- articolo di fondo senza titolo, 8 agosto, p. 1
- (\*) *La guerra sul mare*, 9 agosto, p. 2
- (\*) *Gli obiettivi degli eserciti e delle flotte nella grande guerra*, 10 agosto, p. 2
- (\*) *Cbi vincerà*, 11 agosto, p. 1
- (\*) *L'urto iniziale*, 12 agosto, p. 2
- *Il mistero di Liegi*, 13 agosto, p. 3
- *Nell'attesa del formidabile urto*, 14 agosto, p. 1
- (\*) *La battaglia*, 15 agosto, p. 1
- *Le sorprese della grande guerra*, 17 agosto, p. 3
- *Un primo bilancio*, 18 agosto, p. 1
- *Il colpo d'ariete*, 19 agosto, p. 3
- (\*) *La più barbara guerra*, 20 agosto, p. 5
- *Il compito della Russia nella grande guerra*, 21 agosto, p. 3
- (\*) *La fatale vicenda della guerra*, 22 agosto, p.1.
- *Anversa, Metz e Mulhouse*, 23 agosto, p. 3.
- *Due piani di guerra...*, 24 agosto, p. 3.
- *Lotta di razze*, 26 agosto, p. 3.
- (\*) *L'inesplicabile errore*, 27 agosto, p. 1.
- (\*) *Il "sabotaggio" della Patria*, 28 agosto, p. 3.
- *Il rapido sforzo che s'impone per il piano tedesco*, 29 agosto, p. 3.
- (\*) *I giornali nei paesi della guerra*, 31 agosto, p. 3.
- *La minima resistenza opposta al massimo sforzo*, 1 settembre, p. 1.
- (\*) *L'orribile necessità*, 2 settembre, p. 1.
- (\*) *L'oltraggio*, 3 settembre, p. 3.
- *La manovra impressionante*, 4 settembre, p. 3.
- *Il cerchio che si chiude*, 5 settembre, p. 1.
- *Champagne e Bordeaux*, 7 settembre, p. 3.
- *Non disprezzare l'avversario*, 8 settembre, p.3.
- (\*) *Militarismo*, 9 settembre, .p. 3.
- *Uno scherzo di cattivo genere*, 10 settembre, p.3.
- *La cenerentola*, 11 settembre, p. 3.
- *Parole in "ismo"* 12 settembre, p. 3.
- (\*) *Il punto di inflessione*, 13 settembre, p. 1.
- *Il troppo stropia*, 14 settembre, p. 3.
- *"Made in Germany"*, 15 settembre, p. 3.
- (\*) *Più che la morte*, 17 settembre, p. 3.
- *Supplemento al programma*, 18 settembre, p. 1.
- (\*) *Disciplina*, 19 settembre, p. 3.
- *Attendendo*, 21 settembre, p. 1.
- *Cicero pro domo sua*, 22 settembre, p. 3.
- (\*) *Futurismo*, 24 settembre, p. 3.
- (\*) *Vecchia storia*, 25 settembre, p. 4.
- *La tenaglia*, 27 settembre, p. 3.
- *Atto quarto. Scena...*, 28 settembre, p. 1.
- (\*) *L'educazione*, 29 settembre.
- *La diversione*, 30 settembre, p. 1.
- (\*) *Mutamento d'obiettivo*, 2 ottobre, p. 3.
- *Perché la battaglia si prolunga*, 3 ottobre, p. 1.
- *Pronostici orientali*, 5 ottobre, p. 1.
- (\*) *La coltura [sic]*, 6 ottobre, p. 3.
- (\*) *L'uomo e la macchina*, 7 ottobre, p. 3.
- *Gli assiomi di Mr. de la Palisse*, 9 ottobre, p. 3.
- *Omaggio all'arte*, 10 ottobre, p. 4.
- *La caduta di Anversa*, 12 ottobre, p. 1.
- *Cause lontane*, 14 ottobre, p. 1.
- *Regresso*, 15 ottobre, p. 3.
- *La brutta società*, 17 ottobre, p. 1.
- *Il perché*, 18 ottobre, p. 3.
- *Rumore dalla Polonia*, 19 ottobre, p. 3.
- *Il sacro egoismo*, 20 ottobre, p. 3.
- (\*) *Offensiva e difensiva*, 21 ottobre, p. 3.
- *La guerra a tre dimensioni*, 23 ottobre, p. 3.
- *Vistola e San*, 25 ottobre, p. 3.
- *Tentar non nuoce*, 26 ottobre, p. 1.
- *Sul mare*, 28 ottobre, p. 1.
- *Il gesto*, 29 ottobre, p. 1.
- *La terza*, 1 novembre, p. 3.
- *Due novembre*, 2 novembre, p. 2
- *La mazza e l'incudine*, 3 novembre, p. 3
- *La bilancia*, 4 novembre, p. 1
- (\*) *Il casco e il fez*, 6 novembre, p.3
- *Dimmi con chi vai...*, 7 novembre, p. 1
- *Nello scacchiere orientale*, 8 novembre, p. 1
- *Il distacco*, 9 novembre, pp. 1-2
- *Fatti e chiacchiere*, 10 novembre, p. 3
- (\*) *La preparazione industriale*, 12 novembre, p.3.
- *La perfidissima!*, 14 novembre, p. 3
- *Fra est ed ovest*, 16 novembre, p. 3
- *La guerra santa*, 18 novembre, p. 1
- (\*) *La guerra moderna*, 19 novembre, p. 3
- *Il passo più lungo della gamba*, 20 novembre, p.3.
- *Mens sana in corpore sano*, 22 novembre, p. 3.
- *L'ultima carta*, 24 novembre, p. 1.
- *Col canocchiale a rovescio*, 25 novembre, p. 3.
- (\*) *Arte e scienza*, 26 novembre, p. 3.
- *Il principio della massa*, 28 novembre, p. 3.
- *Esegesi*, 30 novembre, p. 3.
- *Il ramo discendente*, 1 dicembre, p. 1.

- *Nel campo di Agramante*, 3 dicembre, p. 2.
- *Di chi la colpa?*, 4 dicembre, p. 3.
- *Sguardo retrospettivo*, 7 dicembre, p. 1.
- *Botta e risposta*, 9 dicembre, p. 1.
- *La novissima scorta*, 10 dicembre, p. 4.
- *La nuova situazione*, 11 dicembre, p. 1.
- *Austria e Germania*, 14 dicembre, p. 1.
- *La manovra*, 16 dicembre, p. 3.
- *La falla*, 18 dicembre, p. 3.
- *Controffensiva morale*, 19 dicembre, p. 3.
- *Il dono di Natale*, 20 dicembre, p. 3.
- *A Natale e a Pasqua?*, 21 dicembre, p. 3.
- *Il principio violato*, 23 dicembre, p. 3.
- *L'ordine del giorno del 17*, 24 dicembre, p. 3.
- *Natale di guerra*, 25 dicembre, p. 1.
- *La riserva di uomini*, 27 dicembre, p. 3.
- (\*) *La guerra aerea*, 28 dicembre, p. 2.
- *Il vano travaglio*, 31 dicembre, p. 3.

(ANNO 1915)

- *Il muro di ciottoli*, 3 gennaio, p. 1.
- *La partita disperata*, 4 gennaio, p. 3.
- *La maschera offensiva*, 5 gennaio, p. 3.
- *L'isola inviolabile*, 6 gennaio, p. 3.
- *L'allievo*, 7 gennaio, p. 3.
- (\*) *La vittoria del Belgio*, 8 gennaio, p. 3.
- *L'invito alla danza*, 13 gennaio, p. 3.
- *La bella guerra*, 17 gennaio, p. 3.
- (\*) *La verità, nuda*, 19 gennaio, p. 3.
- *La situazione su tutti gli scacchieri della guerra*, 24 gennaio, p. 3.
- (\*) *La fede*, 25 gennaio, p. 3.
- *La conquista*, 26 gennaio, p. 3.
- *L'errore*, 27 gennaio, p. 3.
- *La ragione*, 28 gennaio, p. 3.
- *La mala bestia*, 29 gennaio, p. 3.
- (\*) *L'olocausto*, 30 gennaio, p. 3.
- *La camicia di Nesso*, 31 gennaio, p. 3.
- *Germanofobia?*, 2 febbraio, p. 3.
- *La minaccia tedesca*, 5 febbraio, p. 1.
- *Il giuoco serrato*, 6 febbraio, p. 3.
- *Testa di turco*, 7 febbraio, p. 2.
- (\*) *La lotta per la vita*, 8 febbraio, p. 4.
- (\*) *Un delitto ripugnante*, 9 febbraio, p. 3.
- *Stonature*, 10 febbraio, p. 3.
- *Esasperazione*, 12 febbraio, p. 3.
- *Zeppelin locutus est*, 13 febbraio, p. 3.
- *Confronti*, 15 febbraio, p. 3.
- *La trebbiatrici*, 21 febbraio, p. 3.
- *Il blocco*, 22 febbraio, p. 3.
- *L'assaggio*, 23 febbraio, p. 3.
- (\*) *La forza delle nazioni*, 24 febbraio, p. 3.
- *La vana minaccia*, 25 febbraio, p. 3.
- *Errore di principio*, 26 febbraio, p. 4.
- *Nello scacchiere orientale*, 28 febbraio, p. 3.
- *L'occasione*, 1 marzo, p. 3.

- *Il dominio dell'aria nell'attacco ai Dardanelli*, 2 marzo, p. 2.
- (\*) *Gli insegnamenti*, 3 marzo, p. 3.
- *La risposta*, 4 marzo, p. 3.
- *Incursione in Utopia*, 5 marzo, p. 3.
- *Il forzamento*, 6 marzo, p. 1.
- *La gran morsa*, 7 marzo, p. 3.
- (\*) *L'economia delle forze*, 13 marzo, p. 3.
- *Prasnysch*, 15 marzo, p. 3.
- *L'attacco al cuore*, 19 marzo, p. 3.
- *La locomotiva ed il rullo*, 20 marzo, p. 3.
- *La cooperazione delle forze*, 22 marzo, p. 3.
- (\*) *La missione di chi non va alla guerra e la missione della "regina delle armi"*, 24 marzo, p. 3.
- *Przemysl*, 25 marzo, p. 3.
- *Fiore di primavera*, 26 marzo, p. 3.

ANNO: 1914-1915

ARGOMENTO: POLITICA MILITARE

*L'arte della guerra - Raccolta di sei conferenze tenute all'Università popolare di Torino 1914-15*, Torino. S. Lattes & C. edit. 1915, pp. 173.

ANNO: 1915

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Esposto al Ministro della Guerra [gennaio 1915]* (copia dattiloscritta).

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione b. 237, f. I.

ANNO: 1915

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Lettera al col. Montanari*, 16 febbraio 1915, (manoscritto).

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. I.

ANNO: 1915

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Promemoria a S.E. il capo di SM dell'Esercito*, 16 febbraio 1915 (dattiloscritto).

ARCHIVIO: Archivio Ufficio Storico SM Esercito, I guerra mondiale, Carteggio del Comando Supremo, Ufficio ordinamento e mobilitazione, b. 237, f. I.

ANNO: 1915

ARGOMENTO: AVIAZIONE MILITARE

*Situazione dell'aviazione militare alla fine di maggio*, s.d. [ma 1915], s.l., dattiloscritto di 8 pp.

CITATO IN: A. PELLICCIA, *Nessuno è profeta in patria*, cit., p. 46.

ARCHIVIO: Museo del Risorgimento di Milano, Archivio Guerra, cart. 125, b. 539.



## Elenco delle opere citate nel volume

ANONIMO, *Tre anni di aviazione nella brighera di Somma Lombardo 5 aprile 1910- 5 aprile 1913*, Milano, Stab. Tip. Unione Cooperativa, 1913.

A TUTTI I PARLAMENTARI LEGISLATURA XXVI SESSIONE 1921-23 CAMERA DEI DEPUTATI N. XXI (Documenti), *Relazione della commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra*, Roma, 1923.

Giuseppe BOFFITO, *Biblioteca aeronautica italiana illustrata*, Firenze, Olschki, 1929, e *Primo supplemento decennale 1927-36*, id. 1937.

Giorgio BOMPIANI e Clemente PREPOSITI, *Le ali della guerra*, Milano, Mondadori, 1931

Bruno BONGIOVANNI-Fabio LEVI, *L'Università di Torino durante il fascismo. Le facoltà umanistiche e il Politecnico*, Torino, Giappichelli, 1976

Gianni CAPRONI, *Gli aeroplani Caproni. Studi-progetti-realizzazioni dal 1908 al 1935*, Milano, Edizione del Museo Caproni, 1937

Chris CHANT, *The Illustrated History of the Air Forces of World War I & World War II*, Londra, Hamlyn, 1979

Mario COBIANCHI, *Pionieri dell'aviazione in Italia*, Roma, Editoriale Aeronautico, 1943

Giuliano COLLIVA, *Uomini e aerei nella storia dell'aeronautica militare italiana*, Milano, Bramante, 1973.

CREDITO ITALIANO, *Società italiane per azioni. Notizie statistiche*, Milano, 1920

Giulio DOUHET, *Il dominio dell'aria. Probabili aspetti della guerra futura e gli ultimi scritti del generale Giulio Douhet*, terza edizione con prefazione di I. Balbo, Milano, Mondadori, 1932; quarta edizione con prefazione del generale F. Raffaelli, Roma, "Rivista aeronautica", 1955

Giulio DOUHET, *La guerra integrale. Scritti editi e inediti*, raccolti e coordinati dal tenente colonnello E. Canevari, con prefazione di I. Balbo, Roma, Campitelli, 1936

Giulio DOUHET, *Scritti inediti*, documenti raccolti e ordinati dal professor A. Monti, prefazione del generale M. Ajmone-Cat, Firenze, Scuola di guerra aerea, 1951

A. FRASCHETTI, *La prima organizzazione dell'Aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, USSMA, 1986

Reinhard KEIMEL, *Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis Ende 1918*, Graz, Weishaupt, 1981

Peter LEWIS, *The British Fighter Since 1912*, Londra, Putnam, 1979 (ed. ampliata e corretta della prima 1965)

Pietro MACCHIONE, *L'aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia*, Milano, Franco Angeli, 1985

Luigi MANCINI, *Grande enciclopedia aeronautica*, Milano, Edizioni "Aeronautica", 1936

Carlo MONTU', *Storia dell'artiglieria italiana*, vol. VIII, Roma, "Rivista di artiglieria e genio", 1942

MUSEO DELL'AUTOMOBILE CARLO BISCARETTI DI RUFFIA, *Marche italiane scomparse*, Torino, Sirea Print, 1977

Gherardo PANTANO (a cura di), *Le profezie di Casandra. Raccolta di scritti del Generale Douhet*, Lang & Pagano, 1931

Giuseppe Maria PEGNO, *Storia del Politecnico di Torino*, Torino, Comitato per le manifestazioni del centenario del Politecnico di Torino, 1959

Antonio. PELLICCIA, *Nessuno è profeta in patria*, Roma, Ufficio storico Stato Maggiore Aeronautica, 1981

Angelo PUGNANI, *Storia della motorizzazione militare italiana*, Torino, Roggero & Tortia, 1951, (p. 94)

Edoardo SCALA, *Storia delle fanterie italiane*, vol. VII, I bersaglieri, Roma, Tipografia Regionale, 1954

Walter J. SPIELBERGER, *Kraftfahrzeuge und Panzer des Österreichischen Heeres 1896 bis Heute*, Stoccarda, Motorbuch Verlag, 1976

TOURING CLUB ITALIANO, *Primo annuario dell'aeronautica*, Milano, Touring Club Italiano, 1910

TOURING CLUB ITALIANO, *Annuario dell'aeronautica 1915*, Milano, Touring Club Italiano, 1915

UFFICIO STORICO DELL'AERONAUTICA MILITARE, *Cronistoria dell'aeronautica militare italiana*, 8 voll., Roma, 1972 (edizione originale dei primi sette volumi 1927)

USSME, *L'esercito italiano nella grande guerra (1915-1918)*, Roma, 1927 ...

Piero VERGNANO, *Origini dell'aviazione in Italia 1783-1918*, Genova, Intyprint, 1964

Valdo ZILLI, *La rivoluzione russa del 1905*, Napoli, Ist. it. per gli studi storici, 1953



## INDICE DEI NOMI

**Avvertenza.** Non sono compresi: - le sigle, - gli editori, - i nomi storici (fino alla Rivoluzione francese), - i riferimenti letterari. Zar, Kaiser eccetera non sono presi in considerazione in frasi tipo "il governo dello Zar", "le truppe dello Zar", ma soltanto quando si riferiscono alla persona del sovrano. Vari nomi stranieri e italiani presentano incertezze e oscillazioni di grafia.

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Agosti, tenente   | 297                       |
| Ajmone-Cat, Mario   | II                        |
| Alberto di Sassonia-Coburgo, re del Belgio                  | 405, 450                  |
| Albricci, Alberico  | IV                        |
| Alekseev, principe  | 54                        |
| Aleksej Romanov, principe ereditario<br>(Zarevic) di Russia | 58, 62                    |
| Alvisi, Alessandro  | 291                       |
| Andriani, Oronzo  | 298                       |
| Armani, Armando   | 299                       |
| Asquith, Herbert Henry                                      | 489, 491                  |
| Bailo, Luigi  | XXXII, 291                |
| Balbo, Italo  | II                        |
| Baldissera, Antonio   | IV, 417                   |
| Ballerini, Michele  | 298                       |
| Banel-Rivet (anche Banet-Rivet)                             | 183, 187                  |
| Barbieri, maggiore  | 519                       |
| Barone, Enrico  | IV, XVII, XVIII, 109, 141 |
| Battaglia, Giacinta   | III, V                    |
| Bava Beccaris, Fiorenzo                                     | 68                        |
| Beaumont, Conneau   | 193                       |
| Beethoven, Ludwig van                                       | 383, 384                  |
| Bellini, Vincenzo   | 488                       |
| Bencivenga, Roberto   | 515                       |
| Bernard, generale   | 294                       |
| Bernasconi, ragioniere                                      | 236, 297                  |
| Bertazzoli, tenente   | 296                       |
| Bertinaria, Pier Luigi                                      | III                       |
| Beseler, von, generale                                      | 387                       |
| Biego di Costabissara, Costantino                           | 296, 297                  |
| Blériot, Louis  | XXVI, 312, 350, 472, 473  |
| Blücher, Gebhard Leberecht                                  | 373, 488                  |
| Boffito, Giuseppe   | II, XXXII                 |
| Bompiani, Giorgio   | XVIII, XXXI, 137-139      |
| Bonazzi, Ferdinando   | 291                       |
| Bongiovanni, tenente  | 296                       |



|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Bongiovanni, Bruno               | V                                       |
| Bongiovanni, Luigi               | IV                                      |
| Bordino, Virginio                | X                                       |
| Borel, Gabriel                   | 187, 189                                |
| Boris, principe                  | 62                                      |
| Boselli, Paolo                   | 247                                     |
| Brack-Papa, Francesco            | 291                                     |
| Bricarelli, applicato            | 297                                     |
| Brusati, Roberto                 | XXII, XXVII, XXX, 512, 514              |
| Buffa Giuseppe                   | XXVIII, 320, 321                        |
| Bülow, von, generale             | 354                                     |
| Burzio, Enrico                   | 291                                     |
| Buzio, Felice                    | XXVI, XXXI                              |
| Buzzi Gradenigo, Cesare          | 291                                     |
| Cadorna, Luigi                   | XII, XXVIII, XXXVII, 225, 318, 319, 515 |
| Cagnis, capitano                 | 296                                     |
| Cagno, Umberto Alessandro        | 133                                     |
| Calderara, tenente               | 133, 291                                |
| Calori, Salvatore                | 297                                     |
| Cammarota, Enrico                | 252                                     |
| Canevari, Emilio                 | I-III, V, XIV, XV, 79                   |
| Cantono, Eugenio                 | VIII, X                                 |
| Caproni, Gianni                  | XXI, XXVI-XXXII, 292, 296, 321, 517     |
| Caproni fratelli                 | XXVIII, XXXI                            |
| Capuzzo, Ercole                  | 298                                     |
| Carta, Egidio                    | 297                                     |
| Carretta, ragioniere             | 286, 297                                |
| Casalis, Bartolomeo              | V, VI                                   |
| Cassini, ambasciatore            | 71                                      |
| Cattaneo, aviatore               | 133, 296                                |
| Ceccato, Arnaldo                 | III                                     |
| Cermelli, Mario                  | III                                     |
| Cerruti, A., generale            | IV, VI                                  |
| Chant, Chris                     | XXXI                                    |
| Chavez, Geo                      | 140, 141                                |
| Chevillard, Maurizio             | 283                                     |
| Chianese, Benedetto              | III                                     |
| Chiaperotti, Giorgio             | 299                                     |
| Chiribiri, Antonio               | XXXII                                   |
| Cisotti, Carlo                   | 207, 208, 210                           |
| Clementel, ministro              | 132                                     |
| Clerici, Umberto                 | 291                                     |
| Cobianchi, Mario                 | XXXII                                   |
| Colliva, Giuliano                | XXXII                                   |
| Colombo, Giuseppe                | IX, XXVII, XXVIII                       |
| Cordero di Montezemolo, Vittorio | XXI, XXIX                               |
| Corticelli, C.                   | IV                                      |
| Crocco, Gaetano Arturo           | 166, 174                                |
| Cuzzo Crea, Alfredo              | 297                                     |
| Dal Negro, E.                    | IV                                      |
| D'Annunzio, Gabriele             | 373                                     |
| De Agostini, Agostino            | XXXI                                    |

|  |                   |
|--|-------------------|
| De Bono, Emilio                          | IV                |
| De Carolis, Ettore                       | 298               |
| De Chaurand de Saint Eustache, Felice    | IV                |
| Degan, Jacopo                            | XXXII             |
| Delagrande, Leone                        | 190, 309          |
| Del Giudice, tenente                     | 296               |
| De Lorenzo, Giovanni                     | III               |
| Demaria, Alberto                         | 296, 305          |
| De Masellis, Ferdinando                  | 298               |
| Demidoff, capitano                       | 62                |
| De Muro, Vittorio                        | 297               |
| Depretis, Agostino                       | V                 |
| De Riso, tenente                         | 297               |
| De Siebert, Amodeo                       | 519               |
| De Vitte, critico militare               | 45                |
| Di Giorgio, Antonino                     | IV                |
| Di Majo, Pier Carlo                      | 320               |
| Douhet, Giulio (padre)                   | III               |
| Douhet Casalis, Teresa (Gina)            | V, 79             |
| Doyle, Arthur Conan                      | 490               |
| Dupuy de Lome, Charles Henry             | 176               |
| Dutrieu, Elena                           | 190               |
| Einaudi, Luigi                           | 362               |
| Enver pascià                             | 407, 415, 495     |
| Epsilon, pseudonimo                      | 215-222           |
| Esterle, Carlo                           | IX, XXVII, XXVIII |
| Estienne, Jean                           | 118, 440          |
| Eugenio, arciduca d'Asburgo              | 456               |
| Falchi, Luigino                          | XXXII, 296        |
| Farini, Luigi Carlo                      | V                 |
| Farman, Henry                            | 112, 190          |
| Fejer de Bük, Carlo                      | III, 225          |
| Ferber, Ferdinando                       | 117               |
| Ferraris, Galileo                        | IV, X             |
| Fischer, Giulio                          | 112               |
| Franceschini, Enrico                     | 298               |
| Francesco Ferdinando, Arciduca d'Asburgo | 391               |
| Francesco Giuseppe d'Asburgo, imperatore |                   |
| (Kaiser) d'Austria                       | 435, 438, 447     |
| Fraschetti, Alessandro                   | XXIX              |
| Frattollillo, Fernando                   | III               |
| French, John D.P.                        | 476               |
| Frugoni, Pietro                          | 514               |
| Gallina, Augusto                         | 299, 322          |
| Gapon, sacerdote                         | 69                |
| Gardenghi, Pio                           | II                |
| Garioni, Vincenzo                        | IV                |
| Gaviglio, Lelio                          | 298, 322          |
| Gavotti, Giulio                          | 249, 296          |
| Gentile, Aniello                         | V                 |
| Gervais, senatore                        | 104, 341          |
| Giacomelli, L.                           | II                |

|   |   |
|---|---|
| Gianinazzi, maggiore  | 201, 202, 204   |
| Giardino, Gaetano   | IV  |
| Giffard, Henry  | 175, 176  |
| Gilbert de Wilkeis, Igino   | 253   |
| Giorgio V di Tudor, re d'Inghilterra                                      | 428, 429  |
| Giretti, Edoardo  | XXXV, 345, 362, 363, 365  |
| Goethe, Johann Wolfgang   | 383, 384  |
| Grandi, Domenico  | XXXI, 318, 319  |
| Graziani, tenente   | 297   |
| Grazioli, Francesco Saverio   | IV  |
| Grey, Edward  | 357   |
| Guasti, Federico  | XXXII   |
| Guidetti, capitano  | 296   |
| Guglielmo di Hohenzollern, principe ereditario<br>(Kronprinz) di Germania | 205, 372, 414   |
| Guglielmo II di Hoenzollern, imperatore<br>(Kaiser) di Germania           | 343, 382, 418, 419, 467, 475, 480, 481, 496   |
| Hartmann, cardinale   | 470   |
| Hansen, von, generale   | 351, 354  |
| Harden, Maximilian  | 384   |
| Hertz, Heinrich   | 97  |
| Hervé, Gustave  | 339, 365  |
| Hindenburg, Paul Ludwig von   | 401, 418-20, 422, 423, 430-432, 468, 470, 496-498   |
| Hospitalier, E.   | 20  |
| Hoxsey, Arcimbaldo  | 190   |
| Jaconi, Armando   | XXXI  |
| Joffre, César-Joseph  | XII, XXXIV, XXXV, XXXVII, 336, 345, 371-373,<br>376, 377, 381, 389, 409, 416, 417, 425, 427, 428,<br>433-437, 445, 455, 456, 463, 468, 476, 496 |
| Johnson, Alberto  | XXVII   |
| Jullien, dirigibilista  | 175   |
| Labouchère, Renato  | 112, 118  |
| La Polla, Ernesto   | 291, 296  |
| Latham, Uberto  | 190   |
| Le Queu, William  | 480   |
| Levi, Fabio   | V   |
| Lewis, Peter  | XXXI  |
| Lilienthal, Otto  | 252   |
| Locorotondo, L.   | VI  |
| Ludenforff, Erich   | XII, 401  |
| Kaiser d'Austria, vedi Francesco Giuseppe                                 |   |
| Kaiser di Germania, vedi Guglielmo II                                     |   |
| Kamimura, ammiraglio  | 58  |
| Kant, Immanuel  | 383, 384  |
| Keimel, Reinhard  | XXXI  |
| Keller, direttore   | 517   |
| Kelvin, William, lord   | 97  |
| Kerbaker, tenente   | 296, 297  |
| Kluck, von, generale  | 353   |
| Kouroki (Kuroki), Tametomo  | 51, 60, 61, 68  |
| Kouropatkine (Kuropatkin), Alessio Nicolaievic                            | XII, XIII, 50-54, 56, 57, 59-63, 66, 67, 69-71  |
| Krebs, Arthur   | 176, 187  |

|  |  |
|--|--|
| Kronpitz, vedi Guglielmo di Hohenzollern | 499  |
| Kusmanck, generale austriaco             | XXXI   |
| Macchione, Pietro                        | 256, 296   |
| Maffei, Attilio                          | XX   |
| Maggiorotti, Leone Andrea                | 49-52, 58  |
| Makaroff (Makarov), Sergio Onesimovic    | II, VI, XXXII  |
| Mancini, Luigi                           | 291  |
| Marazzi, Ettore                          | 97, 251  |
| Marconi, Guglielmo                       | 254, 298   |
| Marenco, capitano                        | 296  |
| Mazzarino, capitano                      | 296  |
| Mazzini, applicato                       | 62   |
| Melas, generale                          | 296  |
| Melegari, Carlo                          | XXVII, XXVI, II  |
| Mercanti, Arturo                         | 450, 451   |
| Mercier, cardinale                       | 59   |
| Mha, generale                            | 245, 515   |
| Moizo, Riccardo                          | 336  |
| Moltke, Helmuth von (junior)             | 375, 385, 415, 416, 418  |
| Moltke, Helmuth von (senior)             | 515  |
| Montanari, Carlo                         | II, V, XXX, XXXII, 126-131, 317  |
| Monti, Antonio                           | III, V, XVII, XVIII, 118, 126-131, 137, 138, 519   |
| Montù, Carlo (C.M.)                      | 296  |
| Morando, applicato                       | XX, XXVIII, XXIX, XXXVI, 515   |
| Moris, Mario                             | 183  |
| Nadar (Tournachon, Félix)                | 62, 70, 71, 84, 326, 336, 337, 348, 370, 375, 415, 416, 418, 487-489   |
| Napoleone, imperatore                    | 409, 476   |
| Nicola Romanov, granduca di Russia       | 62, 66, 68, 69, 72, 327, 382   |
| Nicola II Romanov, zar di Russia         | 68   |
| Nodzu, generale                          | 60, 67, 68, 334  |
| Nogi (Noghi), Maresuke                   | 254, 297, 322  |
| Novellis di Coarazze, Alberto            | XVI, 96  |
| Odorico, giornalista                     | 68, 70-72  |
| Ojama (Ooyama), Ivao                     | 112  |
| Olielsager, Giovanni                     | 299  |
| Olivo, Guido                             | 52, 68   |
| Oku, Yasukata                            | 297  |
| Orlandi, applicato                       | 297  |
| Orlandi, ragioniere                      | 252  |
| Pacinotti, Antonio                       | 187, 189   |
| Painlevé, Paul                           | 291  |
| Palpacelli, Antonio                      | 247  |
| Panetti, Modesto                         | I, II, V, X, XVI, XXXIV, XXXVI, XXXVII, 37, 109, 325, 327, 328, 331, 333, 338, 341, 348, 350, 357, 367, 368, 374, 383, 386, 393, 408, 411, 415, 420, 439, 449, 452, 454, 467, 477, 487 |
| Pantano, Gherardo                        | 252  |
| Papin, Denis                             | 309  |
| Parmelin, Agenore                        | X  |
| Pasetti, Felice                          | V  |
| Pegno, G.M.                              |  |



|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| Pegoud, Alfonso                                 | 283                             |
| Pellegrino, tenente                             | 296, 297                        |
| Pelliccia, Antonio                              | I, II, XXX, XXXII, 516          |
| Pelloux, Luigi                                  | 68                              |
| Pennella, Giuseppe                              | 515                             |
| Pensuti, Emilio                                 | XXVII, XXXII                    |
| Persius, capitano                               | 458, 459, 472                   |
| Perucca, Domenico                               | 294                             |
| Pettazzi, Pietro                                | 291                             |
| Piazza, Carlo                                   | XXI, XXVII, 249, 291, 519       |
| Piccio, Pier Ruggero                            | 298                             |
| Poggi, tenente                                  | 291, 296                        |
| Pollio, Alberto                                 | XXI, 225, 515, 516              |
| Pons, Paolo                                     | 73                              |
| Porro, Carlo                                    | IV, 318                         |
| Porsche, Ferdinand                              | VIII-X                          |
| Potiorek, generale                              | 435, 438                        |
| Prandoni, Ettore                                | 291, 297, 519                   |
| Prepositi, Clemente                             | XXXI                            |
| Pugnani, Angelo                                 | VI, X, XX                       |
| Raffaelli, tenente                              | 291, 299                        |
| Raffaelli, F.                                   | II                              |
| Ragni, Ottavio                                  | XXVII, XXX, XXXII, 319, 512-515 |
| Ranieri, C.                                     | I, II, V                        |
| Raymond, senatore                               | 452-454                         |
| Re del Belgio, vedi Alberto di Sassonia-Coburgo |                                 |
| Re di Inghilterra, vedi Giorgio V Tudor         |                                 |
| Regazzoni, Giovanni                             | 252                             |
| Regii, Sallustio                                | 212                             |
| Renard, colonnello                              | IX, 28-32, 111, 167, 176, 187   |
| Ricaldoni, Ottavio                              | XXVII, XXXVII                   |
| Righi, Augusto                                  | 252                             |
| Robert, fratelli                                | 175                             |
| Roggero, ragioniere                             | 297                             |
| Rojestvensky (Rozestvenskij), ammiraglio        | 64-66, 73-75                    |
| Romoli, applicato                               | 296                             |
| Rosa, capitano                                  | 296                             |
| Rosetti, maresciallo                            | 291                             |
| Roveroni, capitano                              | 296                             |
| Salandra, Antonio                               | XXXIV, 318, 379, 393            |
| Salengo, Riccardo                               | 291                             |
| Salomone, Oreste                                | 299                             |
| Samson, comandante                              | 472-474                         |
| Santos-Dumont, Alberto                          | 113, 190                        |
| Savoia, Umberto                                 | 133                             |
| Scala, Edoardo                                  | V                               |
| Scarpis, Maffeo                                 | 291, 297                        |
| Segantini, Giovanni                             | 488                             |
| Segato, Luigi                                   | IV, 319                         |
| Segreto, Luciano                                | XXXII                           |
| Seton-Watson, Cristopher                        | 37                              |
| Slavorosoff, Hariton                            | XXXI                            |

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Sordello, applicato                        | 297                        |
| Spielberger, Walter J.                     | X                          |
| Spingardi, Paolo                           | 318                        |
| Stackelberg, G.K. von, generale            | 54, 55                     |
| Stein, Hermann von                         | 343, 366, 382              |
| Stoessel, Anatolio                         | 66, 67                     |
| Suglia, Cesare                             | 273, 291                   |
| Tabutean, Maurizio                         | 190                        |
| Tagliasacchi, Luigi                        | 298                        |
| Tassoni, Giulio Cesare                     | IV                         |
| Timone, pseudonimo                         | XXX                        |
| Tirpitz, Alfred von                        | 478, 490                   |
| Togo, Heihaciro                            | 39, 56, 58, 59, 72-74, 76  |
| Torelli, Felice                            | 291                        |
| Vaccari, Giovanni                          | IV                         |
| Vandervelde, ministro                      | 358                        |
| Venini, Federico                           | XXXII                      |
| Vece, Francesco                            | 296                        |
| Venanzi, Umberto                           | 291                        |
| Vergnano, Piero                            | XXXII                      |
| Vezzoni, tenente colonnello                | XXI, 285, 296              |
| Viganò, Ettore                             | IV                         |
| Visconti, Tullio                           | 297                        |
| Vita-Finzi, Carlo                          | XXI, 296, 307              |
| Vittorio Emanuele III, re d'Italia         | 104                        |
| Vivaldi-Pasqua, Ugolino                    | 104                        |
| Wagner, Richard                            | 488                        |
| Wamiman, Melvin                            | 113                        |
| Watt, James                                | 187                        |
| Wells, Herbert George                      | 395, 396                   |
| Wellmann, Walter                           | 113                        |
| Wermouth, borgomastro                      | 458                        |
| Weyman, Carlo                              | 112                        |
| Wladimiro, principe                        | 11, 26, 27                 |
| Wright, Wilbur / Wright, fratelli          | 111, 183, 190, 312         |
| Wurtemberg, duca                           | 354                        |
| Zannoni, ragioniere                        | 297                        |
| Zanuso, Gino                               | 297                        |
| Zar (Tzar, Czar), vedi Nicola II           |                            |
| Zarevich (Tzarevich), vedi Alessio Romanov |                            |
| Zasulic, M.I.                              | 51                         |
| Zeppelin, Ferdinand                        | 209, 221, 470-473, 480-482 |
| Zilli, Valdo                               | XIII                       |
| Zoppi, Ottavio                             | IV                         |
| Zupelli, Vittorio                          | 318, 512, 515              |



# **INDICE DEL VOLUME**

## **Notizie biografiche**

|       |   |        |
|-------|---|--------|
| I.    | Le fonti  | I      |
| II.   | La carriera di Douhet fino al 1912  | III    |
| III.  | Gli scritti di elettrotecnica, di automobilismo militare e sulle basse temperature, 1901-1908 | VI     |
| IV.   | Gli articoli sulla guerra russo-giapponese 1904-1905  | XI     |
| V.    | Il nodo della nostra questione militare, 1908   | XIV    |
| VI.   | Gli articoli di aviazione, 1910-1911  | XVI    |
| VII.  | Al comando del Battaglione aviatore, 1912-1915  | XX     |
| VIII. | Gli articoli sulla guerra mondiale, 1914-1915   | XXXIII |
| IX.   | L'arte della guerra, 1915   | XXXVII |

## **SCRITTI DI GIULIO DOUHET 1901-1915**

### **I. Gli studi sull'automobilismo militare 1901-1904**

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1/1 | L'automobilismo sotto il punto di vista militare, 1902  | 5  |
| 1/2 | A proposito dell'articolo "Gli automobilisti e la loro applicazione nell'arte della guerra", 1902 | 24 |
| 1/3 | A proposito del treno Renard, 1904  | 28 |

### **II. Gli articoli sulla guerra russo-giapponese, 1904-1915**

|      |   |    |
|------|---|----|
| 2/1  | Cause, obbiettivi e modalità del conflitto russo-giapponese, 14-15/2/1904 | 37 |
| 2/2  | La padronanza del Mar Giallo, 16-17/2/1904                                | 39 |
| 2/3  | Un'eventuale guerra terrestre nella Penisola Coreana, 18-19/2/1904        | 40 |
| 2/4  | Conclusione e chiacchiere, 20-21/2/1904                                   | 43 |
| 2/5  | Uno sguardo alla sala, 24-25/2/1904                                       | 45 |
| 2/6  | Intermezzo, 9-10/3/1904   | 47 |
| 2/7  | La palla al piede, 17-18/3/1904   | 49 |
| 2/8  | Al di là dello Ya-Lu, 7-7/5/1904  | 51 |
| 2/9  | La sorte di Port Arthur, 10-11/5/1904                                     | 52 |
| 2/10 | L'inutile tentativo, 22-23/6/1904   | 54 |
| 2/11 | Per mare e per terra, 2-3/7/1904  | 56 |
| 2/12 | L'inutile suicidio, 20-21/8/1904  | 58 |
| 2/13 | Dopo la battaglia, 11-12/9/1904   | 60 |
| 2/14 | Il temporeggiatore, 12-13/9/1904  | 61 |
| 2/15 | La luce viene dal Nord, 28-29/11/1904                                     | 64 |
| 2/16 | Port Arthur giapponese, 4-5/1/1905  | 66 |
| 2/17 | Il compenso, 25-26/1/1905   | 67 |
| 2/18 | La battaglia di Mikden, 16-17/3/1905                                      | 69 |
| 2/19 | L'abbandono di Tie-ling, 18-19/3/1905                                     | 71 |
| 2/20 | Dopo, 31/5-1/6/1905   | 73 |
| 2/21 | Esteti, 2-3/6/1905  | 75 |



|              |   |     |
|--------------|---|-----|
| <b>III.</b>  | <b>Il nodo della nostra questione militare</b>  | 79  |
| <b>IV.</b>   | <b>I primi articoli di aviazione, 1910</b>  |     |
| 4/1          | Le possibilità dell'aereonavigazione, 1910  | 95  |
| 4/2          | La limitazione degli armamenti navali e la costituzione delle flotte aeree, 20/8/1910               | 104 |
| <b>V.</b>    | <b>I problemi dell'aeronavigazione. Gli articoli su "La Preparazione", 1910</b>                     |     |
| 5/1          | I problemi dell'aereonavigazione, I, 16-17/7/1910   | 110 |
| 5/2          | I problemi dell'aereonavigazione, II, 19-20/7/1910  | 112 |
| 5/3          | I problemi dell'aereonavigazione, III, 21-22/7/1910   | 115 |
| 5/4          | I problemi dell'aereonavigazione, IV, 23-24/7/1910  | 118 |
| 5/5          | I problemi dell'aereonavigazione, V, 26-27/7/1910   | 120 |
| 5/6          | I problemi dell'aereonavigazione, VI, 28-29/7/1910  | 123 |
| 5/7          | La necessità del combattimento nell'aria, 13-14/8/1910  | 126 |
| 5/8          | È "inutile" il combattimento "anche" nell'aria, 18-19/8/1910  | 129 |
| 5/9          | Quello che gli altri fanno, 23-24/8/1910  | 132 |
| 5/10         | Il metodo, 1-2/9/1910   | 133 |
| 5/11         | Lo stare alla finestra, 10-11/9/1910  | 135 |
| 5/12         | Discussioni e prove pratiche, 17-18/9/1910  | 137 |
| 5/13         | Le Alpi violate, 27-28/9/1910   | 140 |
| 5/14         | Lettera al direttore, 29-30/12/1910   | 141 |
| <b>VI.</b>   | <b>Nozioni elementari di aeronautica</b>  | 147 |
| <b>VII.</b>  | <b>Gli articoli su "La Preparazione", 1911</b>  |     |
| 7/1          | Il raid Roma-Parigi. Il trionfatore, 1-2/6/1911   | 193 |
| 7/2          | La potenza aerea, 10-11/6/1911  | 194 |
| 7/3          | L'offesa dall'aria, 22-23/6/1911  | 196 |
| 7/4          | La realtà dell'oggi, 1-2/7/1911   | 201 |
| 7/5          | Quasi per fatto personale, 8-9/7/1911   | 204 |
| 7/6          | L'artiglieria aeronautica, 18-19/7/1911   | 207 |
| 7/7          | A proposito di un'intervista, 10-11/8/1911  | 211 |
| 7/8          | Lettera aperta, 12-13/8/1911  | 212 |
| 7/9          | Positivismo in aria, I, 19-20/9/1911  | 215 |
| 7/10         | Positivismo in aria, II, 28-29/9/1911   | 218 |
| <b>VIII.</b> | <b>Promemoria, relazioni e circolari, 1912</b>  |     |
| 8/1          | Promemoria sull'organizzazione dell'aereonavigazione, 8/4/1912                                      | 225 |
| 8/2          | Direttive generali. Circolare, 29/9/1912  | 228 |
| 8/3          | Norme per l'istruzione morale teorica pratica dei soldati addetti ai campi. Circolare, ottobre 1912 | 230 |
| 8/4          | Servizio degli ufficiali nei distaccamenti. Circolare, 10/10/1912                                   | 231 |
| 8/5          | Informazioni. Circolare, 14/10/1912   | 232 |
| 8/6          | Istruzione sull'osservazione. Circolare, 19/10/1912   | 232 |

|      |  |     |
|------|--|-----|
| 8/7  | Raids. circolare, 25/10/1912   | 233 |
| 8/8  | Relazione circa la provvista di apparecchi di volo e la costituzione di nuove squadriglie, 30/10/1912    | 234 |
| 8/9  | Relazione circa la richiesta di assegni per la costituzione di nuove squadriglie di aviatori, 15/11/1912 | 236 |
| 8/10 | Relazione sull'organizzazione dell'aviazione militare in Italia, dicembre 1912                           | 237 |

#### **IX. Articoli, relazioni e circolari, 1913**

|      |   |     |
|------|---|-----|
| 9/1  | Prolusione al Corso preparatorio di Aviazione, 29/1/1913  | 247 |
| 9/2  | Notiziario bimestrale. Ordine del giorno, 6/3/1913  | 253 |
| 9/3  | Costituzione dei Comandi di gruppo di squadriglie. Circolare, 28/3/1913   | 253 |
| 9/4  | Dati segnaletici degli apparecchi. Circolare, 29/4/1913   | 254 |
| 9/5  | Relazione sullo stato attuale del Battaglione Aviatori, maggio 1913   | 255 |
| 9/6  | Squadriglie. Direttive sull'istruzione. Circolare, 22/6/1913  | 258 |
| 9/7  | Relazioni con la stampa. Circolare, 21/7/1913   | 259 |
| 9/8  | Norme. Circolare, 22/7/1913   | 260 |
| 9/9  | Norme per l'impiego degli aeroplani in guerra. Istruzione provvisoria, 1913                                       | 261 |
| 9/10 | Atterramento fuori campo. Circolare, 4/8/1913   | 272 |
| 9/11 | Grandi esercitazioni di cavalleria. Circolare, 9/8/1913   | 273 |
| 9/12 | Raccomandazioni. Circolare, 11/8/1913   | 274 |
| 9/13 | Impiego dell'arma aerea, ottobre 1913   | 275 |
| 9/14 | I desiderata dell'aviazione militare, ottobre 1913  | 276 |
| 9/15 | Considerazioni sull'impiego delle squadriglie di aviazione nelle grandi esercitazioni di cavalleria, ottobre 1913 | 282 |
| 9/16 | Acrobatismo aereo. Circolare, 25/11/1913  | 283 |
| 9/17 | Relazione sullo stato attuale dell'aviazione militare, 1/12/1913  | 284 |

#### **X. Articoli, relazioni e circolari, 1914**

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 10/1  | Notiziario. Circolare, 12/1/1914   | 303 |
| 10/2  | Ritardo nell'invio di documenti. Circolare, 15/1/1914  | 303 |
| 10/3  | Conservazione del materiale. Circolare, 3/2/1914   | 304 |
| 10/4  | Organizzazione del Battaglione Aviatori, 15/3/1914   | 305 |
| 10/5  | Circa gravissimi incidenti di volo. Circolare, 2/4/1914  | 308 |
| 10/6  | Considerazioni sull'aviazione in generale, aprile 1914   | 308 |
| 10/7  | Sorveglianza nella costruzione degli apparecchi di volo e del materiale. Circolare, 29/5/1914                    | 314 |
| 10/8  | Promemoria per la compilazione dei progetti di mobilitazione delle Squadriglie e dei Comandi di Gruppo, 3/9/1914 | 315 |
| 10/9  | La nostra preparazione militare alla vigilia dell'intervento, 9/11/1914  | 317 |
| 10/10 | Appello personale al generale Ragni, 12/12/1914  | 319 |
| 10/11 | Ripartizione delle Squadriglie e dei Gruppi. Circolare, 14/12/1914   | 321 |

#### **XI. Gli articoli sulla guerra mondiale sulla "Gazzetta del popolo" 1914-1915**

|      |                              |     |
|------|------------------------------|-----|
| 11/1 | La grande guerra, 7/8/1914   | 325 |
| 11/2 | Chi vincerà, 11/8/1914       | 327 |
| 11/3 | La battaglia, 15/8/1914      | 328 |
| 11/4 | Un primo bilancio, 18/8/1914 | 331 |

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 11/5  | La più barbara guerra?, 20/8/1914                        | 331 |
| 11/6  | La fatale vicenda della guerra, 22/8/1914                | 333 |
| 11/7  | Due piani di guerra ..., 24/8/1914                       | 334 |
| 11/8  | Lotta di razze, 26/8/1914                                | 337 |
| 11/9  | Il "sabotaggio" della patria, 28/8/1914                  | 338 |
| 11/10 | I giornali nei paesi di guerra, 31/8/1914                | 341 |
| 11/11 | La minima resistenza opposta al massimo sforzo, 1/9/1914 | 345 |
| 11/12 | L'orribile necessità, 2/9/1914                           | 348 |
| 11/13 | L'oltraggio, 3/9/1914                                    | 350 |
| 11/14 | La manovra impressionante, 4/9/1914                      | 351 |
| 11/15 | Non disprezzare l'avversario, 8/9/1914                   | 354 |
| 11/16 | Militarismo, 9/9/1914                                    | 357 |
| 11/17 | La cenerentola, 11/9/1914                                | 359 |
| 11/18 | Parole in "ismo", 12/9/1914                              | 362 |
| 11/19 | "Made in Germany", 15/9/1914                             | 365 |
| 11/20 | Più che la morte, 17/9/1914                              | 368 |
| 11/21 | Disciplina, 19/9/1914                                    | 368 |
| 11/22 | Attendendo, 21/9/1914                                    | 371 |
| 11/23 | Cicero pro domo sua, 22/9/1914                           | 373 |
| 11/24 | Futurismo, 24/9/1914                                     | 374 |
| 11/25 | La tenaglia, 27/9/1914                                   | 375 |
| 11/26 | Perché la battaglia si prolunga, 3/10/1914               | 379 |
| 11/27 | Pronostici orientali, 5/10/1914                          | 381 |
| 11/28 | La cultura, 6/10/1914                                    | 383 |
| 11/29 | L'uomo e le macchine, 7/10/1914                          | 386 |
| 11/30 | La caduta di Anversa, 12/10/1914                         | 387 |
| 11/31 | Regresso, 15/10/1914                                     | 389 |
| 11/32 | Il perché, 18/10/1914                                    | 390 |
| 11/33 | Il sacro egoismo, 20/10/1914                             | 393 |
| 11/34 | La guerra a tre dimensioni, 23/10/1914                   | 395 |
| 11/35 | Tentar non nuoce, 26/10/1914                             | 396 |
| 11/36 | Sul mare, 28/10/1914                                     | 398 |
| 11/37 | Due novembre, 2/11/1914                                  | 401 |
| 11/38 | La mazza e l'incudine, 3/11/1914                         | 404 |
| 11/39 | La bilancia, 4/11/1914                                   | 406 |
| 11/40 | Il casco e il fez, 6/11/1914                             | 408 |
| 11/41 | Nello scacchiere orientale, 8/11/1914                    | 409 |
| 11/42 | La preparazione industriale, 12/11/1914                  | 411 |
| 11/43 | Fra est e ovest, 16/11/1914                              | 413 |
| 11/44 | La guerra moderna, 19/11/1914                            | 415 |
| 11/45 | L'ultima carta, 24/11/1914                               | 418 |
| 11/46 | Arte e scienza, 26/11/1914                               | 420 |
| 11/47 | Il principio della massa, 28/11/1914                     | 422 |
| 11/48 | Di chi la colpa?, 4/12/1914                              | 425 |
| 11/49 | Sguardo retrospettivo, 7/12/1914                         | 427 |
| 11/50 | La novissima scorta, 10/12/1914                          | 428 |
| 11/51 | La manovra, 16/12/1914                                   | 430 |
| 11/52 | Controffensiva morale, 16/12/1914                        | 432 |
| 11/53 | Il dono di Natale, 20/12/1914                            | 433 |
| 11/54 | Il principio violato, 23/12/1914                         | 435 |
| 11/55 | L'ordine del giorno del 17, 24/12/1914                   | 436 |
| 11/56 | Natale di guerra, 25/12/1914                             | 438 |

|       |                                     |     |
|-------|-------------------------------------|-----|
| 11/57 | La guerra aerea, 28/12/1914         | 439 |
| 11/58 | Il vano travaglio, 31/12/1914       | 441 |
| 11/59 | Il muro di ciottoli, 3/1/1915       | 445 |
| 11/60 | La partita disperata, 4/1/1915      | 447 |
| 11/61 | La vittoria del Belgio, 8/1/1915    | 449 |
| 11/62 | La bella guerra, 17/1/1915          | 451 |
| 11/63 | La verità, nuda, 19/1/1915          | 452 |
| 11/64 | La fede, 25/1/1915                  | 454 |
| 11/65 | La razione, 28/1/1915               | 456 |
| 11/66 | La mala bestia, 29/1/1915           | 458 |
| 11/67 | La camicia di Nesso, 31/1/1915      | 461 |
| 11/68 | Germanofobia?, 2/2/1915             | 463 |
| 11/69 | La lotta per la vita, 8/2/1915      | 466 |
| 11/70 | Un delitto ripugnante, 9/2/1915     | 467 |
| 11/71 | Esasperazione, 12/2/1915            | 468 |
| 11/72 | Zeppelin locutus est, 13/2/1915     | 470 |
| 11/73 | Confronti, 15/2/1915                | 475 |
| 11/74 | La trebbiatrice, 21/2/1915          | 475 |
| 11/75 | La forza delle nazioni, 24/2/1915   | 477 |
| 11/76 | La vana minaccia, 25/2/1915         | 478 |
| 11/77 | Errore di principio, 26/2/1915      | 480 |
| 11/78 | L'occasione, 1/3/1915               | 483 |
| 11/79 | Il dominio dell'aria, 2/3/1915      | 485 |
| 11/80 | Gli insegnamenti, 3/3/1915          | 487 |
| 11/81 | La risposta, 4/3/1915               | 489 |
| 11/82 | Incursione in Utopia, 5/3/1915      | 491 |
| 11/83 | Il forzamento, 6/3/1915             | 493 |
| 11/84 | La gran morsa, 7/3/1915             | 495 |
| 11/85 | La locomotiva e il rullo, 20/3/1915 | 497 |
| 11/86 | Przemysl, 25/3/1915                 | 499 |
| 11/87 | Fiore di primavera, 26/3/1915       | 500 |

## **XII. Scritti vari, gennaio-maggio 1915**

|      |   |     |
|------|---|-----|
| 12/1 | L'arte della guerra, 1915   | 505 |
| 12/2 | Esposto al Ministro della Guerra, gennaio 1915  | 512 |
| 12/3 | Esposto, 21/1/1915  | 513 |
| 12/4 | Promemoria al Capo di S.M. dell'Esercito, 16/2/1915, e lettera di accompagnamento al col. Montanari | 515 |
| 12/5 | Situazione dell'aviazione militare alla fine di maggio 1915   | 516 |

## **Scritti di Giulio Douhet 1901-1915**

521

## **Indice dei nomi**